

]1984 மார்ச் 8

(மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை).

2. நெய்வேலி இரண்டாவது அனல் மின் நிலையத்தைப் பொறுத்தவரையில், மைய அரசு மேற்கூறிய கொள்கையைப் பின்பற்றி வருவது பற்றியும், சென்னை அணு மின் நிலையம் பிரிவு 1-லிருந்து கிடைக்கும் மின்சாரம் முழுவதையும் தமிழ் நாட்டிற்கு வழங்குவது குறித்து, இன்னமும் எவ்வித முடிவையும் எடுக்காதது பற்றியும் இம்மேலவை கவலை தெரிவிக்கிறது. தமிழ் நாட்டில் கடந்த இருபது ஆண்டு காலமாக, மின் உற்பத்தியைக் குறித்து திட்டமிடுகையில், இவ்விரு மின்நிலையங்களின் உற்பத்தி முழுவதும் தமிழ் நாட்டிற்கே கிடைக்கும் என்ற எண்ணத்தை மைய அரசு பல்வேறு கால கட்டங்களில் ஊக்குவித்ததன் அடிப்படையில் திட்டமிட்டுள்ளது. எனவே, நெய்வேலி இரண்டாவது அனல் மின் நிலையத்திலிருந்தும், சென்னை அணு மின் நிலையத்திலிருந்தும் உற்பத்தியாகிற மின்சாரம் முழுவதையும் தமிழ் நாட்டிற்கே ஒதுக்குமாறு மைய அரசைக் கேட்டுக் கொள்வதென இம்மேலவை தீர்மானிக்கிறது.”

தீர்மானம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, ஒருமனதாக நிறைவேற்றப் பட்டது.

3. அரசின் சட்ட முன்வடிவுகள்.

(1) தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை வடிவு எண் 10/1984).

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவரவர்களே,

“சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ் நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு 2 (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984) ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்” என்று முன்மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர்: முன்மொழியப்பட்ட தீர்மானம்—

“சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ் நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984) ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்”

1984 மார்ச் 8]

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தச் சட்ட முன்வடிவைப் பொறுத்த வரையில், தேசியமயமாக்கும் சட்ட முன்வடிவு என்று தவறான பதம் உபயோகிக்கப்படுகிறது என்று கருதுகிறேன். என்னைப் பொறுத்தவரையில், இந்தச் சட்ட முன்வடிவு போக்கு வரத்துப் பேருந்துகளை தேசியமயமாக்க வழி வகுக்காது. அதற்கு மாறாக இந்தச் சட்ட முன்வடிவு தேசியமயமாக்கும் கொள்கைக்கு, குறிக்கோளுக்கு குறுக்கே நிற்கிறது. அதோடு ஏற்கெனவே தேசியமயமாக்கப்பட்டதையும் கழற்றிவிட முயற்சிக்கிறது என்பதுதான் என்னுடைய கருத்து. எனவே அரசின் சட்ட முன்வடிவின் நோக்கத்தைத் திருத்துவதற்காக நான் சில திருத்தங்களைக் கொடுத்திருக்கிறேன்.

பஸ்களை தேசியமயமாக்குவது பற்றி இறுதியாக உச்சநீதிமன்றம் அளித்திருக்கிற தீர்ப்பின் அடிப்படையில் பஸ்களை தேசியமயமாக்குவதற்கு இரண்டு வழிகளையும் அளித்திருக்கிறது. ஒரு வழி, காலாவதியாகி ரூட்டுகளை தனியார் பஸ் முதலாளிகளுக்குக் கொடுக்காமல் மாநில அரசே அதை மேற்கொள்வது. இவ்வாறு மாநில அரசால் மேற்கொள்ளப்படும் புதிய ரூட்டுகளைப்பற்றி கோர்ட்டில் வழக்கு தொடுத்து தடைப்படுத்துவதன் மூலமாக மாநில அரசுக்குக் கிடைக்க ஒட்டாமல் தடுக்கும் வழி இருப்பதால், முதல் வழி அவ்வளவு நல்லதல்ல என்பதால், முழுமையான தேசியமயமாக்கும் கொள்கை என்ற இரண்டாவது கொள்கையையும் குறிப்பிட்டிருக்கிறது. இந்த இரண்டு வழிகளில் தமிழ்நாடு அரசும், அதற்கு முன்னால் கர்நாடக அரசும் பஸ்களை முழுமையாக தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை மேற்கொண்டன. தூதிருஷ்டவசமாக கர்நாடகாவிலே அந்த மாதிரி காரியங்கள் நடைபெறாமல் போய்விட்டன. இப்போது தமிழ்நாட்டில் சட்டம் வந்திருக்கிறது என்று கூறி சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்குச் செல்ல ஆரம்பிக்கிறார்கள். 1973 ஆம் ஆண்டு அவசரச் சட்டத்தில் முழு தேசியமயமாக்குதலுக்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருந்தது. 1973 ஆம் ஆண்டு சனவரி மாதத்தில் நீலகிரி மாவட்டத்தில் மட்டும் அதை உடனே மேற்கொண்டார்கள். மற்ற மாவட்டங்களில் ஐந்து வருட காலத்திலே பஸ்களை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று அந்தச் சட்டம் இயற்றி, அமுலுக்குக் கொண்டு வந்தார்கள். உயர்நீதிமன்றம் இந்த அவசரச் சட்டத்தை மீறி 'ஸ்டே' கொடுத்து, அதை அமுல் நடத்த முடியாமல் தடை விதித்தார்கள். பிறகு உச்ச நீதிமன்றத்திற்குப் போய் இப்போது பத்து வருஷத்திற்குப் பிறகு தீர்ப்பு வெளியாகியிருக்கிறது. இப்போதுள்ள தீர்ப்பின்

368 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

[1984 மார்ச் 8]

படி, 1973 ஆம் ஆண்டில் நிறைவேற்றப்பட்ட தேசியமயமாக்கும் சட்டத்தை அமுல் நடத்தக்கூடிய அளவிற்குத் தடைகள் நீங்கிவிட்டன. ஆகவே மாநில அரசு இப்போது பேருந்துப் போக்குவரத்தை தேசியமயமாக்கலாம். இதுதான் இப்போதுள்ள சட்ட நிலைமை. ஆனால் மாநில அரசு பஸ்களை, ஸ்டாட்களை மேற்கொள்ளத் தயாராக இல்லை என்பது எங்களுடைய கட்சியின் அபிப்பிராயம். மேற்கொண்டு அந்த பஸ்களையும், அதையொட்டியுள்ள ஓர்ஷாப்பு களையும் அரசு மேற்கொள்ளத் தயாராக இல்லை என்பதை அரசு வெளிப்படையாகச் சொல்ல மறுக்கிறது. இந்த அரசு தேசியமயமாக்குவதை விரும்பவில்லை, “அது எங்கள் கொள்கை அல்ல” என்று வெளிப்படையாகச் சொல்ல மறுக்கிறார்கள். இந்த அரசு கொண்டு வந்துள்ள சட்டத்திலே தேசியமயமாக்காமல் இருப்பதற்குரிய ஷரத்துக்கள் இருக்கின்றன. ஏற்கெனவே தேசியமயமாக்குவதற்காக இருந்த ஷரத்துக்களை நீக்கிவிட்டு இப்போது தேசியமயமாக்காமல் இருப்பதற்கான ஷரத்துக்களைச் சேர்த்திருக்கிறார்கள். தேசியமயமாக்குவதை மேற்கொண்டு தொடர்ந்து நடத்த இவர்களுக்கு விருப்பமில்லை என்பதுதான் உண்மையான நிலை. இதைப் பச்சையாகச் சொல்லாமல், “தேசியமயமாக்க விரும்புகிறோம், ஆனால் விரும்புகிற காலம் வரை விட்டு வைத்திருக்கிறோம்” என்று சொல்லுகிறார்கள். உச்சநீதிமன்றம் கூறியுள்ள மாற்றங்களைப் பயன்படுத்திக்கொண்டு, தேசியமயமாக்காமல் இருப்பதற்காக இந்த அரசு திருத்தங்களைக் கொண்டு வந்திருக்கிறது என்பது எங்கள் கட்சியினுடைய சார்பில் நாங்கள் சொல்லக்கூடிய குற்றச்சாட்டாகும்.

1973 ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்திலே ஐந்து வருஷத்திற்குள் புராலையும் தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்று காலக்கெடு கொடுத்தார்கள். இப்போது அந்த ஐந்து வருஷ காலக் கெடு தேவையில்லை, மாநில அரசு எப்போது விரும்புகிறதோ அப்போதுதான் அமுலுக்கு வரும் என்று சொல்லுகிறார்கள் என்றால், அதற்கு என்ன அர்த்தம்? இந்தக் கட்சி எத்தனை ஆண்டுகள் ஆட்சியில் இருந்தாலும், அவர்கள் தேசியமயமாக்குவதற்கு ‘நோட்டிபை’ பண்ணாமல் இருக்கலாம். அப்படி ‘நோட்டிபை’ செய்யவேண்டியது கட்டாயம் என்பது அந்தச் சட்டத்திலே இருந்தது, இந்தச் சட்ட முன்வடிவிலே அப்படி இல்லை. ஐந்தாண்டுக்குள் எடுக்க வேண்டுமென்றால் அந்தக் காலத்திற்குள் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்ற கட்டாயம் இருந்தது. இந்தச் சட்ட முன்வடிவில் ஐந்தாண்டு என்பதை நீக்கிவிட்டதால், இந்தக் கட்சி எத்தனை ஆண்டுகள் இந்த ஆட்சியில் இருந்தாலும், இவர்கள் சட்டத்தை மீறினார்கள் என்று சொல்ல முடியாது. என்றைக்கு நினைக்கிறார்களோ அன்றைக்கு ‘நோட்டிபை’ பண்ண அதிகாரம் இருக்கிறது. பிரையாரிட்டி பேசுசில் ‘நோட்டிபை’ பண்ணி

தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் 369
 பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு
 (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

1984 மார்ச் 8] [திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

தேசியமயமாக்காமல் போகலாம். தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற கட்டாய மில்லை. சர்க்கார் அறிவிக்கிறபோது செய்யலாம் என்ற அளவிற்கு இதைத் தளர்த்தி விட்டிருக்கிறார்கள்.

1973 ஆம் ஆண்டு தேசியமயமாக்கப்பட்டபோது, பெரிய பஸ் கம்பெனிகள் உருவாகாமல் இருப்பதற்காக ஐந்த ஐந்து பஸ்கள் கொண்ட சிறு கம்பெனிகளாக உருவாக்கிடும் அளவுக்கு செய்து Monopoly ஏற்படாமல் இருக்க ஆவன செய்திருக்கிறோம் என்று சொல்லுகிறார்கள். இதுவும் சரியல்ல. ஏனென்றால் எங்களுக்குத் தெரிந்த அளவில் பொதுத் துறையிலும், தனியார் துறையில் பஸ்கள் எண்ணிக்கை சம நிலையில் இருப்பதாக அறிகிறோம். 5,500 அல்லது 6,000 பஸ்கள் சம நிலையில் இருப்பதாகக் கேள்விப்படுகிறோம். பழைய சட்டத்தின்படி ஐந்து வருஷம் என்று போட்டிருந்தால் இந்த ஆண்டிலிருந்து அமுலுக்கு வந்து பஸ்களை எடுக்க வேண்டியவரும். அப்படி எடுக்க முடியாமல் 5,500 பஸ்களும் ஐந்தைந்து பஸ்களாக ஏற்கெனவே பிரித்து வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. பிரையாரிட்டி பற்றி பேசுகிறார்கள். பிரையாரிட்டிக்கு முக்கியத்துவம்- கொடுக்க வேண்டுமென்றால் அதற்குரிய பணம் இல்லையென்று அரசினர் சொல்லுகிறார்கள்.

(முற்பகல் 10-20)

அந்த 5 பஸ்களுக்குக் குறைவான பஸ்களை எல்லாம் விட்டுவிட்டு பாக்கி பஸ்களைத் தான் எடுப்பது என்று இருக்குமானால், ஏற்கெனவே இந்த பினாமி டிரான்சாக்க்சன்களில் எல்லா பஸ்களையும், அதாவது 5 ஆயிரம் பஸ்களையும் கூட அநேகமாக ஐந்தைந்து பஸ்களுக்குக் குறைவாகப் பிரித்து பினாமி கம்பெனிகளாகப் போட்டுவிட்டார்கள். ஆகலால் எங்கிருந்து பஸ்களை எடுக்க முடியும்? 1984 ஜனவரி மாதத்துக்குப் பிறகு ஐந்து பஸ்களுக்கு மேல் இருக்கக்கூடிய கம்பெனிகளையும் நேஷனலைசேசனுக்கு 'அட்ராக்ட்' பண்ண வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். அப்படி என்றால் என்ன அர்த்தம்? இந்தப் பினாமி கம்பெனிகள் உருவாவதற்குப் போதிய அவகாசம் கொடுத்தாகி விட்டது என்று அர்த்தம். இதைப்பற்றிய பேச்சு ரொம்பக் காலமாக அடிபட்டுக்கொண்டிருக்கும்போதே முதலாளிகள் எல்லாம் உஷாராகி விட்டார்கள். ஏற்கெனவே 1971 அக்டோபர் மாதம் தீர்ப்பு வந்த பிறகு, ஒரு 4, 5 மாதம் ஆகிவிட்டது. 5, 5 பஸ்களாக ஆக்க விரும்பியவர்கள் அப்படி பஸ்களை எல்லாம் பிரித்து வைத்துவிட்டார்கள். சர்க்கார் விரும்பினாலும் எடுக்கக்கூடிய நிலைமையிலே 5 பஸ்களுக்கு மேல் இல்லை. ஒரு பஸ் கம்பெனி முதலாளி 60 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருந்தாலும் கூட 5, 5 பஸ்களுக்குக் கீழே, குடும்

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

[1984 மார்ச் 8]

பத்தில் இருக்கிற சின்ன குழந்தைகளுக்குக் கூட எழுதி வைத்து, ஏற்கெனவே இந்தமாதிரி கிளின் பண்ணிவைத்து விட்டார் என்றால் சட்டத்தை 'அட்ராக்ட்' பண்ண முடியாது என்று ஒத்துக்கொண்டார்கள். என்னிடம் வந்து ஒரு மண்பர் சொன்னார். "என்னுடைய 9 பஸ்களை என்னுடைய 3 மகன்களுக்கும், மனைவிக்கும் பிரித்து வைத்திருக்கிறேன். அப்போது தான் தப்ப முடியும்" என்று அவரே சொன்னார். ஆகவே ஏற்கெனவே பினாமி பஸ்களாகப் பிரித்து வைக்கும் ஏற்பாட்டை அவர் செய்துவிட்டார். இப்போது 1958விருந்து 1961 ஆம் ஆண்டு வரையிலும் தமிழ்நாட்டிலே நிலச் சீர்திருத்தச் சட்டம் வரப் போகிறது, வரப் போகிறது என்று காங்கிரஸ் கட்சி கூறிக் கூறி, மேற்கு வங்காளத்தில் உஷார்படுத்தி விட்டு 1958க்கும் 1965க்கும் இடையிலே ஏராளமான நிலங்களை பினாமியாக எழுதி வைத்து உச்சவரம்புச் சட்டம் வர விடாமல் செய்து விட்டார்கள் என்று கூறி, மாண்புமிகு ரெவின்யூ அமைச்சர் அவர்கள் இங்கு ஒரு சட்ட முன்வடிவு கொண்டு வந்தார்கள். 1958-60-க்கும் இடையிலே எழுதி வைக்கப்பட்டது எல்லாம் பினாமி, அவையெல்லாம் ஒரு நபருக்கு உள்ளதாகக் கருதப்பட்டு, உபரி நிலம் எடுக்கப்பட வேண்டும் என்பதற்கான முறையிலே, அந்த பினாமி டிரான்சாக்சன்கள் பூராவையும் ரத்து பண்ணவேண்டுமென்ற முறையிலே மசோதா கொண்டு வந்து, மசோதா இரண்டு அவைகளிலே நிறைவேறி, மத்திய அரசிலே சில காரணங்கள் சொல்லி அதைத் திருப்பி அனுப்பினார்கள். இப்போது இந்த அரசே அந்த மாதிரி ஏற்பாடு பண்ணுகிறது. நிலச்சுவான்தாரர்களுக்கு காங்கிரஸ் கட்சிக் காரர்கள் செய்தார்கள். அவர்கள் பினாமி டிரான்சாக்சன்கள் மூலம் நிலத்தைப் பிரித்து வைத்ததுபோல, இன்றைக்கு நம்முடைய மாநிலத்திலே அதேபோன்ற பினாமி டிரான்சாக்சன்களுக்கு ஏற்பாடு பண்ணி, 5 பஸ்களை நிரந்தரமாக வைத்துக் கொள்ளலாம்; இந்த நிலையிலே சட்டம் இருந்தால் கூட வைத்துக்கொள்ளலாம். இதில் அதுதான் சிறப்பு. அதாவது 5 பஸ்களை வைத்திருந்தால் நேஷனலைசேஷன் எல்லாம் பண்ண வேண்டிய தில்லை. ஒரு தொழிலை 'நேஷனலைசேஷன்' பண்ண வேண்டுமென்று வருகிறபோது 5 பஸ்களுக்குக் குறைவாக வைத்துக்கொள்ளலாம் என்றால் அதற்கு நேஷனலைசேஷன் என்று என்ன பெயர்? அது take-over. எதை விரும்புகிறார்களே, அதை எடுப்பது take-over அதற்கு 'நேஷனலைசேஷன்' என்ற ஒரு முற்போக்கான பதத்தை எப்படி பயன்படுத்திச் செயலாக்க முடியும்? ஒரு தொழிலையே நேஷனலைசேஷன் செய்கிறோம். அந்தத் தொழிலே நீங்கள் 5, 6 பஸ்களுக்குக் கிழேயுள்ளவைகளை எல்லாம் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று அறிவித்த பிறகு நேஷனலைசேஷன் என்ற பெயர் வைத்துக் கொண்டிருப்பது ஒரு மிஸ்-நோமர் இல்லையா? ஆகவே 5 பஸ்களுக்குக் கீழே உள்ளவர்கள் நிரந்தரமாக வைத்துக் கொள்ளலாம்

1984 மார்ச் 8] [திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

என்பதுதான் உங்களுடைய 'அன்டர்ஸ்டேடிங்'. அப்புறம் இன்னொரு பிரச்சினை என்னவென்றால் இப்படி இருக்கிற பஸ்களை பினாமி யாகப் பிரித்துக் கொள்ள அனுமதிப்பதோடு மட்டுமல்லாது, இப்போது ஒரு 5 ஆயிரம் பஸ்கள் தனியார் துறையில் இருக்கின்றன. இது அப்படியே நிற்குமா? நம்முடைய மாநில அரசு மக்களின் தேவையைக் கருதி மேலும் மேலும் புதிய பஸ் விடுகிறபோது, அது 6,000, 7,000, 8,000 பஸ்களானால் தமிழ்நாட்டிலுள்ள மொத்த பஸ்களில் பப்ளிக் செக்டார் பஸ்களின் எண்ணிக்கை டாமினேட் பண்ணக்கூடிய வாய்ப்பு உண்டு. தனியார் பஸ்கள் இன்றைக்கு இருக்கக்கூடிய எண்ணிக்கையோடு நிற்குமானால் இன்றைக்கு மாநில அரசு மேலும் மேலும் பஸ்களை விடுகிறபோது இன்றைக்கு இருக்கிறது 5 ஆயிரம், 6 ஆயிரம், 7 ஆயிரம், 8 ஆயிரம், ஆனால், ஒட்டுமொத்தமாக இந்த டிரான்ஸ்போர்ட் துறையில் பப்ளிக் செக்டார் டாமினேட் பண்ணக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட சாத்தியக்கூறு உண்டு. ஆனால் அதற்கு வழி இருக்கிறதா; இல்லையே. நீங்கள் தனியார் பஸ்கள் எண்ணிக்கையை மேலும் அதிகரிப்பதற்கான வழியையும் திறந்து விட்டிருக்கிறீர்களே. அது என்னவென்றால், 5, 6 பஸ்களாக புது கம்பெனிகள் இன்னும் எத்தனை வேண்டுமானாலும் துவங்குவதற்கும் அரசாங்கம் அனுமதி கொடுப்பதற்குமான ஏற்பாடும் இந்த பில்லிலே இருக்கிறது. அது மட்டுமல்ல, ஏற்கெனவே பழைய ரூட் புதுப்பிக்கப்படுவதற்கான ஏற்பாடும் இந்த பில்லிலே இருக்கிறது. எனவே பப்ளிக் செக்டார் பஸ்களின் எண்ணிக்கை சம அளவில் இருப்பது போய், அது டாமினேட் பண்ணக்கூடிய நிலைமைக்கு வர வேண்டிய விருப்பம் இருப்பது போய், பிரைவேட் செக்டார் பஸ்கள் டாமினேட் பண்ணக்கூடிய நிலைக்கு நீங்கள் வழி வகுத்து விடுகிறீர்கள், தேசியமயமாக்குகிறோம் என்ற பெயரால். அப்படி இருக்கிற சூழ்நிலையிலே நீங்கள் தேசியமயமாக்குகிறோம் என்று எப்படிச் சொல்ல முடியும்? தேசியமயமாக்குகிற நிலையில் நம்முடைய பப்ளிக் செக்டார் பஸ்களின் எண்ணிக்கை அதிகமாகப் போவதைக் கூட அரசு சட்டத்தின் மூலமாக —பிரைவேட் செக்டாரை கம்பேர் பண்ணுகிறபோது— அதைக் குறைந்த எண்ணிக்கையில் ஆக்கக்கூடிய அளவுக்கு செய்கிறது என்பதை அரசு யோசித்துச் பார்க்க வேண்டும். இன்னொரு முக்கியமான விஷயம் என்னவென்றால், ஏற்கெனவே கன்னியாகுமரி ஜில்லா, சென்னை மாவட்டம்—இந்த இரண்டு மாவட்டத்திலும், அதை பண்ணி, இருக்கிற பஸ்கள் முழுவதும் எடுக்கப்பட்டு, அதேகமாக இப்போது ஸ்டேட் பஸ்கள்தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. பிரைவேட் பஸ் ஒன்றும் இல்லை. ஆனால் இப்போது நீங்கள் என்ன பண்ணுகிறீர்கள்? இந்த அரசுக்கு முந்தைய அரசு எடுத்த முயற்சியின்

372 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

[1984 மார்ச் 8]

காரணமாக நிலகிரியைப் பொறுத்தவரையில் அரசு ஏ1கேனவே அறிவித்து, பூரா பஸ்களையும் எடுத்து விட்டார்கள். அதற்குப் பிறகு, கன்னியாகுமரி, சென்னை மாவட்டங்களில் அரசு பூராவும் நேஷனலைஸ் பண்ணி விட்டது. இப்படி நேஷனலைஸ் பண்ணிய அந்த 2 ஜில்லாக்களையும் இப்போது திறந்து விடுகிறார்கள். அங்கேயும் புதிதாக 5, 5 பஸ்களாக திரும்ப ரிஜிஸ்டர் பண்ணிக் கொள்ளலாம். அரசே 2 ஜில்லாக்களிலே கம்பளி்டாக நேஷனலைஸ் பண்ணி விட்டு அதே ஏரியாவை மீண்டும் திறந்து விடுகிறது. நிலகிரியைப் பொறுத்த மட்டும் தொடர்ந்து அப்படியே வைத்திருக்கிறார்கள். எனக்கு என்ன சந்தேகம் என்றால், நிலகிரியில் பிரைவேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டு ஆப்பரேட்டர்கள் வரமாட்டார்கள் என்று நினைக்கிறேன். ஏனென்று சொன்னால், 'வேர் அண்ட் டேர்' அதிகமாகிறது ஆகவே அவர்கள் அங்கே வரமாட்டார்கள். அவர்கள் அந்த ரூட்டைக் கேட்கமாட்டார்கள். கேட்டிருக்கவும் மாட்டார்கள். அதை மட்டும் திறந்து விடவில்லை. ஆனால் சென்னை, கன்னியாகுமரி ரூட்டை திறந்து விட்டிருக்கிறார்கள். நஷ்டம் ஏற்படுகிறபோது பப்ளிக் செக்டார், லாபம் ஏற்படுகின்றபோது பிரைவேட் செக்டார். 'வேர் அண்ட் டேர்' அதிகமாக இருக்கிறது. ஆகவே நஷ்டம் இருப்பதால், அதை நாம் சுமக்க வேண்டும். இதெல்லாம் நம் அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியாததல்ல. அது பூராவும் மாநில அரசின் பொறுப்பிலே இருக்கிறது. 'வேர் அண்ட் டேர்' இருக்கின்றது. நஷ்டம் இருக்கும் ரூட்டை நாம் எடுத்துக் கொள்கிறோம். தமிழகத்தில் நேஷனலைஸ் பண்ணிவிட்ட சென்னை-கன்னியாகுமரியைப் பொறுத்த மட்டில் தனியாருக்கு வழி திறந்து விட்டிருக்கிறார்கள். அதாவது அரசு biased in favour of private operators என்ற மாதிரி செய்திருக்கின்றது. அரசு 'இல்லை' என்று எவ்வளவு சாதித்தாலும், எவ்வளவு பிரதானமாகச் சொன்னாலும், நடைமுறையில் இருக்கின்றதா என்று பார்க்கும் போது, இந்த 3 இடங்களை விட்டு பாக்கி இருக்கின்ற இடங்களிலே ஏன் கொண்டு வரக்கூடாது? அதுவும் இல்லை. அவர்களே சிரமப்பட்டு, இந்த அரசே சிரமப்பட்டு, இரண்டு மாவட்டங்களில் தனியார் துறைக்கு திறந்து விட்டிருக்கின்றார்கள். அதற்கு என்ன காரணம் என்பது எனக்குத் தெரியவில்லை. அதிலே என்ன நஷ்டமா? 'வேர் அண்ட் டேர்' அதிகமாக ஆகிற நிலகிரியிலும் ஓட்ட வேண்டும் என்று அவர்களைக் கட்டாயப்படுத்தவில்லை. அவர்களுக்கு பஸ் ரூட் வேண்டுமானால், 'கோயம்புத்தூர் வேண்டும், என்றால், நிலகிரியிலே ஓட்ட வேண்டும்' என்று சொல்ல வேண்டாமா? அப்படி 'புரோவிஷன்' போட்டிருக்கின்றார்களா? அப்படிப் போடவில்லை. நாமே சுமந்து கொள்வது என்றுதான் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் அதிகமாக நஷ்டம்

1984 மார்ச் 8]

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

இல்லாமல் லாபம் இருக்கின்ற சமவெளியான ரூட்டுக்குத்தான் போகின்றார்கள். அவர்களுக்குக் கன்னியாகுமரியைத் திறந்து விட்டிருக்கிறோம்.

It is in favour of private operators

என்ற நிலையில்தான் இருக்கின்றது. இது நாம் 'நேஷனலைஸ்' பண்ணும் கொள்கையல்ல. இருக்கும் நேஷனலைசேஷனை படிப்படியாக தனியாருக்கு விடுகின்ற அளவுக்குத்தான் இருக்கிறது. அதுதான் கொள்கையாக இருக்கிறது. அதையும் நீங்கள் பகிரங்கமாக அறிவியுங்கள் என்றுதான் நான் சொல்கிறேன். அதுதான் சரி என்று நான் நினைக்கிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் பேசும்போது, 'தலைவர் அவர்கள் மூலமாக' என்று சொல்லிவிட்டு, அமைச்சரிடம் விஷயங்களைப் பேச வேண்டும். 'நீங்கள், நீங்கள்' என்று சொன்னால், அதெல்லாம் தலைவர் அவர்கள் செய்வதாக அர்த்தம்.

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, தங்களுக்குச் சொல்லிக்கொள்கிறேன். ஒவ்வொரு தடவையும், 'உங்கள் மூலமாக', 'உங்கள் மூலமாக' என்று சொல்லும்போது நேரம் அதிகமாகிவிடுமே என்று எண்ணி அப்படி நோடியாகப் பேசுகிறேன். அதை உங்கள் மூலமாகப் பேசியதாக எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : நோடியாக 'அட்ரஸ்' பண்ணுவது போல இருக்கக்கூடாது.

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : நான் 'அட்ரஸ்' பண்ணும்போது உங்கள் மூலமாக 'அட்ரஸ்' பண்ணுவதுபோலத்தான் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : 'நீங்கள், நீங்கள்' என்று உறுப்பினர் அவர்கள் நோடியாகப் பேசுவது அவ்வளவு சரியல்ல என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : நான் அரசையே 'அட்ரஸ்' பண்ணுகிறேன். அரசுக்கே பகிரங்கமாக நேஷனலைஸ் பண்ணுகின்ற கொள்கையில் நம்பிக்கை இல்லை. அது முடியாது சாத்தியம் இல்லை, பிரையாரிட்டி கொடுக்க முடியாது என்று பகிரங்கமாக அரசு அறிவிக்கட்டும் என்றுதான் சொல்கிறேன். அதாவது சட்டத்தின் மூலமாக 'நேஷனலைஸ்' பண்ணுவதை முடிவுக்குக் கொண்டு வருவதை, 'இல்லை' என்ற அளவில் பகிரங்கமாகச் சொல்லலாம். 'ரிசோர்சஸ்' இல்லாத காரணத்தினால் நாங்கள் 'நேஷனலைஸ்'

374 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

[1984 மார்ச் 8]

பண்ணவில்லை இனிமேல் பண்ண மாட்டோம். இந்த பில்லுக்கு அந்தப் பெயரை வைக்கமாட்டோம். அவர்களும் தப்பாகச் சொல்லிவிட்டதாக தெரியமாக அறிவித்து விடலாம். 'நேஷனலைசேஷன்' என்பதற்கு ஜனங்களித்திலே ஆதரவு இருப்பதால், இந்த அரசு அப்படிச் சொல்லத் தயங்குகின்றது. இதை அரசில் தங்கள் வாயாலே ஒத்துக்கொள்ளத் தயங்குகின்றார்கள். மொத்தத்தில் இப்போது 'நேஷனலைசேஷன்' பண்ணாமல் இருப்பதற்கான ஏற்பாடு யூராவும் பண்ணிக் கொண்டிருக்கின்றார்கள். அவர்கள் சொல்லும்போது, நேஷனலைசேஷனில் நம்பிக்கை இருக்கிறது என்று தொனிக்கிறது. ஆனால் இந்த ஆட்சி இத்தனை வருடம் இருந்தாலும்கூட செய்யவில்லை. சட்டராயத்தைத் தளர்த்தி விட்டார்கள். சட்டத்தைத் திருத்தி விட்டார்கள். அதற்குப் பிறகு நேஷனலைசேஷன் என்று சொல்வதிலே என்ன அர்த்தம் இருக்கிறது? இரண்டு கொள்கைகளையும் சொல்கின்றார்கள். ஒன்று ஜனங்களிடத்திலே 'நேஷனலைசேஷன்' என்று சொல்கின்றார்கள். முதலாளிகளைப் பார்த்து, "நீங்கள் ஐந்த ஐந்து பஸ்கள் என்று எத்தனை பஸ்கள் வேண்டுமானாலும் கேளுங்கள், அனுமதி தருகிறோம்" என்றுதான் இப்போது சொல்கின்றார்கள். ஐந்து, ஐந்து பஸ்கள் என்று பண்ணிக் கொள்ளுங்கள். மொத்தமாகப் பண்ணிக் கொள்ளாதீர்கள்" என்று சொல்கின்றார்கள். ஐந்து, ஐந்தாகப் பண்ணிக் கொள்ளுங்கள். அப்படி ஆயிரக்கணக்கான பஸ்களாக இருந்தாலும், இந்த அரசு அனுமதி தரும் என்று அவர்களுக்கு ஒரு உத்தரவாதத்தைத் தான் கொடுத்திருக்கின்றார்கள். ஆனால் ஜனங்களிடத்திலே "நாங்கள் நேஷனலைசேஷனை விட்டு விடவில்லை" என்று சொல்கின்றார்கள். "எங்களுக்கு அந்தக் கொள்கையில் நம்பிக்கை இருக்கிறது. அந்த அண்ணாவினுடைய கொள்கையில் நம்பிக்கை இருக்கிறது" என்று சொல்கிறார்கள். இப்படி இரண்டு முகமாக இருப்பதற்குக் காரணம் வரப்போகின்ற தேர்தல்தான் என்று கருதுகிறேன்.

(முற்பகல் 10-30)

சுப்ரீம் கோர்ட்டு தீர்ப்பு கொடுத்திருக்கிறது. அது 1984 அக்டோபரில் வந்திருந்தால் இந்த அரசுக்குச் சங்கடம் இல்லை. ஆனால் 1983 அக்டோபரிலே வந்துவிட்டது. நேஷனலைசேஷன் என்று கூறி வந்திருக்கிறார்கள். அரசு, "நேஷனலைசேஷன் கொள்கை உண்டு" என்று சொல்லியிருக்கிறது. ஆனால் உண்மையில் அந்தக் கொள்கை இல்லை.

1984 மார்ச் 8]

[திரு. அ. நல்லசிவன்]

நீலகிரி மாவட்டத்தில் தனியார் துறை பேருந்து விடமாட்டேன் என்கிறார்கள். ஆனால் ஜனங்கள் வற்புறுத்துகிறார்கள். அந்த இடங்களில் மட்டும் தான் பேருந்து ஓட்டுவோம் என்று அரசு செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. இவ்வாறு சில இடங்களில் மட்டும் தான் அவர்கள் பஸ் ஓட்டுவோம் என்று சொல்லும் போது, இச்சட்டம் உபயோகமாக இருக்கும் அல்லவா? ஒரு பக்கம் நேஷனலை சேஷன் என்று சொல்லிக்கொண்டே, இன்னொரு பக்கம் நேஷனலைசேஷன் வருவதற்கு முயற்சி எதுவும் எடுக்காமல் இருக்கிறார்கள்.

தனியார் துறை பஸ் விடத் தயாராக இல்லாத இடங்களில், பொதுமக்கள் பஸ் விட வேண்டுமென்று நிர்ப்பந்திக்கும்போது, பஸ் விடும் கொள்கையை அங்கே அரசு அனுஷ்டிக்கும்போது, இதைவிட பெட்டர் சட்ட முன்வடிவு எங்கே கிடைக்க முடியும்? அதற்கு மாறாக ஒரு ஷரத்தைப் போட்டுக்கொண்டு நேஷனலைசேஷன் கொள்கையை எப்படி செயற்படுத்த முடியும்?

*மாண்புமிகு திரு. யா. சை. மு. யூசப்: சோஷலிச இயக்கத்தின் தந்தை என்று சொல்லப்படும் லெனின் அவர்கள், ரஷ்ய நாட்டில் அரசை அமைத்த பிறகு, அந்த நாட்டை மின்மயமாக்குகின்ற சூழ்நிலை உருவாகின்ற நேரத்தில் அதை மின் மயமாக்குகின்ற சூழ்நிலை வந்தபோது, ஏகாதிபத்திய நாடு என்று சொல்லக்கூடிய அமெரிக்க நாட்டு வர்த்தகர்களிடம் அந்த மின்மயமாக்குகின்ற திட்டத்தை ஒப்படைத்தார் என்பது மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரியுமா? அவ்வாறு செய்தது அவருடைய கொள்கைக்கு மாறுபட்டதாயிற்றே, அதைப்பற்றி உறுப்பினர் அவர்கள் விளக்க முடியுமா என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. ஆ. நல்லசிவன்: இதைப்பற்றி விளக்கலாம். நீங்கள் மணியடித்து விடுவீர்கள். எனவே அந்தப் பிரச்சினைக்குள் மாட்டிக் கொள்ள விரும்பவில்லை. ஒரேயொரு விஷயத்தை மட்டும் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

1917-ல் புரட்சி ஏற்பட்ட பிறகு, ஐந்து வருடம் உள்நாட்டு யுத்தத்தில் சண்டை போட்டார்கள். உடனே சோவியத் நாட்டில் முன்னேற்றத் திட்டங்களை அமுல்படுத்துவதற்குப் போக முடியவில்லை. 14 ஏகாதிபத்திய நாடுகள், புதிய சோஷலிச குடியரசைக் கழுத்தை நெறிப்பதற்கான முயற்சி செய்து கொண்டிருந்தார்கள். அதை முறியடிக்க வேண்டியிருந்தது. உள்நாட்டில் ஹென்காலர் படையை எதிர்த்து முறியடிக்க வேண்டியிருந்தது. பின்னாலே இதுகுறித்து லெனின் சொன்னார்: நாம் அமைக்கவிரும்பும் கம்யூனிசம் என்பது சோவியத்து சோஷலிச முறையும், அமெரிக்கத் திறமையும் சேர்ந்தது தான் என்று.

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

[1984 மார்ச் 8]

மேற்கு வங்கத்தைப் பொறுத்தவரையில், அங்குள்ள அரசு பேருந்து தேசிய மயத்தைப் பொறுத்தவரை, 'டோட்டல் நேஷனலைசேஷன்' என்ற சட்டத்தை நிறைவேற்றி, ஒரு மாவட்டத்திலே அமுல்படுத்தியபோது, அதற்கெதிராக உயர் நீதிமன்றத்தில் தடை வாங்கி, பின் உச்ச நீதிமன்றத்தில் பிரச்சினை இருந்து, அதற்குப் பிறகு உச்ச நீதிமன்றத் தீர்ப்பு வந்த பிறகு, "நாங்கள் பண்ண மாட்டோம். நாங்கள் போட்ட தீர்மானத்தை நாங்களே இப்போது நிறைவேற்ற மாட்டோம்" என்று சொல்லவில்லை. இன்றைக்கு அந்தப் பக்கத் திலிருக்கக்கூடிய நாவலர் போன்றவர்களோ, முதலமைச்சர் போன்றவர்களோ தேசியமயமாக்கப்பட்டபோது, அன்றைக்கு அதை எதிர்க்கவில்லை. ஆதரித்தார்கள். நாவலர் அவர்கள் அப்போது அந்தக் கட்சியிலேயே இருந்தவர்கள். 'டோட்டல் நேஷனலைசேஷன்' என்று அப்போது நிறைவேற்றினார்கள். அதுமட்டுமல்ல, அதற்குப் பிறகு உச்சநீதிமன்றத் தீர்ப்பு வருகிற வரையிலும், இதைக் கிளப்பவில்லை. மேற்கு வங்கத்தைப் பொறுத்தவரையில், பேருந்துகள் தேசியமயம் என்ற பிரச்சினையைத் தேர்தலில் அவர்கள் அறிவிக்கவில்லை. அதற்கு மாறாக ஏசுபோகத் தொழிலாக (மனோபாஸி இன்டஸ்ட்ரிஸ்) இருப்பவைகளை தேசியமயமாக்குவோம் என்று அறிவித்தார்கள். அங்கு 5, 6 ஏகபோக குடும்பங்களின் கையிலே இருக்கக்கூடிய 60 சண்ட் ஆலைகளைத் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று 2½ லட்சம் தொழிலாளர்கள் நடத்துகிற போராட்டத்திற்கு மேற்கு வங்க சர்க்காரோ ஆதரவு அளிக்கிறது. ஆகவே மேற்கு வங்க அரசை சம்பந்தா சம்பந்தம் இல்லாமல் உதாரணம் காட்டிப் பேச வேண்டிய அவசியம் இல்லை.

ஆனால், இந்த முழு தேசியமயம் என்ற கொள்கையைப் பொறுத்தவரையில் முன்பு ஒப்புக்கொண்டுள்ள அமைச்சர்களே, முன்பு ஆதரவு அளித்தவர்களே அந்தக் கமிட்டிமெண்ட்டிலிருந்து எப்படி பின் வாங்குகிறார்கள் என்றுதான் கேட்கிறேன். இந்த அரசின் நிலையில் மாற்றம் வரக் காரணம் என்னவென்று தான் நான் கேட்க விரும்புகிறேன். இப்போது பிரைவேட் செக்டாரிலே 5 பஸ்கள் வைத்துக் கொள்ளலாமென்று சொல்லுகிறார்கள். ரிசோர்சஸ் பற்றிக் கேட்கிறார்கள். என்னுடைய திருத்தத்திலே அதற்காகத்தான் 5 வருடங்கள் என்றிருந்ததை 10 வருடங்கள் என்று போட்டிருக்கிறேன். இதை 10 வருடங்கள் 'பேஸ்' பண்ணலாம். முன்பு மூன்று மாவட்டங்களிலே கை வைத்தார்கள். 2 மாவட்டங்களில் 'நேஷனலைஸ்' பண்ணியாகி விட்டது. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலும், சென்னை மாவட்டத்திலும் ஏற்கெனவே நேஷனலைஸ் பண்ணியாகிவிட்டது. பாக்கி உள்ள மாவட்டங்களில் பஸ்களைக் கையகப்

தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் 377
பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு
(சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

1984 மார்ச் 8]

[திரு. அ. நல்லசிவன்]

படுத்துவதை 10 ஆண்டுகளுக்குப் 'பேஸ்' பண்ணுங்கள் என்று சொல்லுவதற்குக் காரணம், இப்போது அரசிடம் போதிய ரிசோர்சஸ் இல்லை என்பதுதான். பஸ்களை நேஷனலைஸ் பண்ணுவதற்காக அரசுக்குத் தேவையான பணம் குறையும் என்பதால் 10 வருடங்கள் என்று போட்டிருக்கிறோம். மேலும் பஸ்கம்பெனி உரிமையாளர்களும் படிப்படியாக வேறு தொழில்களுக்குப் போக அவகாசம் கிடைக்கும். அதனால்தான் 10 வருடங்கள் என்று போட்டிருக்கிறோம். அடுத்து, முதலில் நிளமான சூட்டுகளை 'நேஷனலைஸ்' பண்ணுங்கள். இல்லாவிட்டால், ஜில்லாவுக்கும் ஜில்லாவுக்கும் பிரச்சினை வரும். மேலும் அவர்கள் 'எக்கனாமிக்கலி ஸ்ட்ராங்கர் கன்ஸ்யூமர்ஸ்' என்பதால், அதைச் சொல்கிறேன். மாநிலங்களுக்கு அதிக அதிகாரம் வேண்டுமென்று சண்டை போடும் நாம், 10 ஆண்டுகளில் பஸ்களை தேசியமயமாக்குவோமென்று நம்பிக்கையில்லையா? 10 வருடங்கள் என்பதைக்கூட ஏற்க மாட்டேன் என்று சொல்லுகிறார்கள். 10 வருடங்களில் அதற்குத் தேவையான பணம் கிடைக்காதென்று நினைக்கிறீர்களா? 10 வருடத்திற்குள்ளே கையகப்படுத்துவோமென்றுகூட போட மாட்டேன் என்கிறார்கள். 10 ஆண்டுகளிலே பஸ்களைக் கையகப்படுத்தத் தேவையான அளவுக்கு அரசுக்குப் பணம் கிடைக்காதா? மேலும் நேஷனலைஸ் செய்யும் பஸ்கள் எண்ணிக்கை 1973-லே சொன்னதைவிடக் குறைந்திருக்கிறது. அதன் காரணமாகவும், நான் இந்தச் சட்ட முன்வடிவை ஏற்றுக்கொள்ள முடியவில்லை. இதில் பஸ்களை நேஷனலைஸ் செய்ய ஏற்பாடு இல்லை. அவர்களுக்கு 'ஆப்ளிகேஷன்' செய்வதற்காகத்தான் இப்படி அறிவிக்கிறார்கள். குறிப்பிட்ட காலத்திற்குள் 'நேஷனலைஸ்' செய்ய வேண்டுமென்ற 1974 ஆம் சட்டத்தைத் தளர்த்திவிட்டு, உங்களுடைய ஆட்சியிலே, தேசியமயமாக்காமல் இருக்கப் போகிறீர்கள்" என்று கூறி இச் சட்ட முன்வடிவை எதிர்க்கிறேன் என்று கூறி அமைகிறேன்.

திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : மாண்புமிகு துணைத் தலைவரவர்களே, இந்த அவையின் முன்னால் இருக்கின்ற சட்டத் திருத்தத்தின்மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல முற்படுகிறேன். இப்போது கொண்டு வரப்பட்டுள்ள சட்டத் திருத்தம் மூலச் சட்டத்தையே சிதைக்கின்ற அளவுக்கு இருக்கிறது. மூலச் சட்டத்தினுடைய உயிர்நாடி, தமிழ் நாட்டிலே இருக்கின்ற பேருந்துகள் அனைத்தையும் 5 ஆண்டுகளுக்குள்ளாக நாட்டுடமை ஆக்க வேண்டுமென்பது தான். அதுதான் மூலச் சட்டத்தின் அடிப்படை. அதைப்போல, தனியார் உடமை என்று சொல்கிற தனியார் பஸ்கள் அறவே நீக்கப்பட வேண்டும்; தனியார்களுக்கு பஸ் ஸ்டாப் பெர்மிட் கொடுக்கக்கூடாது என்பதும் ஒரு அடிப்படை

378 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா] [1984 மார்ச் 8]

யான கருத்து. ஆனால் இப்போது இந்தச் சட்டத் திருத்தத்தின் மூலமாக அந்த இரண்டு அடிப்படைகளையும் மாற்றிவிட்டு, இதை அந்த மூலச் சட்டத் தின் சட்டத் திருத்தம் என்று சொன்னால், அது வேடிக்கையாகத்தான் இருக்கிறது. இந்தச் சட்டத் திருத்தத்தைக் கொண்டு வருவதற்கான காரணம் சொல்லப்படும்போது, சுப்ரீம் கோர்ட் தீர்ப்புக்குப் பிறகு, 'கான்சிகொயன் ஷியல் அமென்ட்மென்ட்' என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். மூலச் சட்டம் என்பது 1973 ஆம் ஆண்டு நிறைவேற்றப்பட்ட சட்டமாகும். நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நல்லசிவன் அவர்கள் சொன்னதுபோல, நாட்டு டமை என்ற தத்துவம் ஒரு முற்போக்கான தத்துவம் என்று எல்லோராலும் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது.

, (முற்பகல் 10-40)

“Nationalisation as a Policy” ஐ இன்று “Progressive policy” ஆகவே ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்திய அரசியல் அமைப்புச் சட்டத் தினுடைய 39-வது பிரிவுப்படி பேருந்துகளை நாட்டுமையாக்கலாம் என்று இருக்கிறது. இருந்தாலும் கூட இன்றைக்கு இந்தச் சட்டத் திருத்தத்தின் மூலமாக நாட்டுடமை என்ற அந்தத் தத்துவம் கைவிடப்பட்டு, தனியுடமை என்ற தத்துவத்திற்கு ஏகபோக அனுமதியைக் கொடுத்திருப்பதாகவே நான் கருதுகிறேன்., இந்த வழக்கு சுப்ரீம் கோர்ட்டிலே 5 நீதிபதிகளாலே விசாரிக்கப் பட்டது. அவர்கள் தங்களுடைய தீர்ப்பிலே நாட்டுடமை பற்றியும், 1979 ஆம் ஆண்டு சட்டத்தைப் பற்றியும் மிக அழகாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அதிலே ஓரிரு பகுதிகளை மட்டும், மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, உங்களின் அனுமதியோடு இங்கே படிக்க விரும்புகிறேன்.

Justice Fazl Ali :

One of the planks for building an egalitarian society in order to achieve socio-economic emancipation is the policy of nationalisation of industries. The cheap and dependable transport is the prime social necessity. Unfortunately, no State has been able to achieve this goal so far by a full-fledged nationalisation.

நாட்டுடமை என்ற அந்தத் தத்துவம் வரவேற்க வேண்டிய தத்துவம். எந்த மாநிலத்திலும் அதை நிறைவேற்ற முடியவில்லை. ஆனால் அது நிறைவேற்றப் பட வேண்டிய ஒன்று, அரசியல் நிறைவேற்ற வேண்டும் என்ற கருத்தைத் தான் வலியுறுத்தியிருக்கிறார்கள். அது நிறைவேற்றப்பட வேண்டியது

1984 மார்ச் 8]

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

அவசியம் என்ற கருத்தை உச்ச நீதிமன்றம் சொல்லியிருந்தும் கூட, தமிழ்நாட்டிலே அதை நிறைவேற்றவில்லை. இன்றைக்கு தமிழக அரசு ஏற்கெனவே இருக்கின்ற அந்த மூலச் சட்டத்திற்கு ஒரு திருத்தத்தைக் கொண்டு வந்திருப்பதைவிட வேறு ஒரு சட்ட முன்வடிவே கொண்டு வந்திருக்கலாம். 1983 ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் அல்லது 1984 ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் என்று கொண்டு வந்திருக்கலாம். அது ஓரளவு அரசினுடைய கருத்துப்படி நியாயமாக இருந்திருக்கும். மூலச் சட்டத்தை உருக்குலைக்காமல் இருந்திருக்கலாம். ஆனால் இப்போது மூலச் சட்டத்தை உருக்குலைக்கும் வகையில், மூலச் சட்டத்தினுடைய அடிப்படைகளைச் செல்லுபடியாகாமல் செய்யும் அளவுக்கு இப்படி மூலச் சட்டத்தில் ஒரு திருத்தச் சட்டத்தைக் கொண்டு வருவதை என்னால் ஏற்றுக்கொள்ள முடியவில்லை. நீதிபதிகள் மேலும் என்ன சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் இங்கே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

“It is manifest that the attempt of the Tamil Nadu Legislature to give effect to the principles enshrined in Article 39 (b) and (c) would have secured the socialist objective aimed by the Constitution in order to build up an egalitarian society. By virtue of complete nationalisation the members of the public or the community would have got much better and greater facilities than afforded to them by the private operators running vehicles under permits. Secondly the efficiency and efficacy of the services would undoubtedly have had a marked improvement in the manner and method of running the vehicles as compared to the services run by private operators. Thirdly, prior to the passing of the Act, the entire services had been actually run behind the scene through various financiers in the name of the operators with whom they have entered into hire purchase agreements. This obviously led to concentration of wealth in the hands of a few. With the coming into force of the total nationalisation scheme, this device of concentration of wealth would have been completely nipped in the bud, resulting in equal distribution of wealth and services among the people of the country. Fourthly, the private services run by the operators mainly inspired by profit-making motive neither had the will nor the capacity to penetrate as deep as possible in the areas so far inaccessible to the travelling public and would have confined the running of the services only to some important points. When the State is left to run the

380 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா] [1984 மார்ச் 8]

entire transport services, it would undoubtedly be its duty to see that the vehicles reach the most distant parts and the corners of the State and serve as many travelling public as possible, so that nobody is caused any inconvenience. These are some of the initial advantages of total nationalisation scheme which would have brought to the fore and provided an ideal service to the members of the community at large. It may be that in this process some financiers would suffer a lot and some operators may also be wiped out of the business but this cannot be helped, as the scheme of our Constitution is that individual rights or benefits must yield to the larger benefits and good of the entire community."

இதைவிட அழகாக ஒரு கருத்து சொல்ல முடியும் என்று நான் கருதவில்லை. இதனாலேயே அரசாங்கத்தின் கொள்கை சரியில்லை யென்று ஆதாரமாகச் சொல்ல முடியும். நாட்டுடமையாக்கப்படுகிற இந்தத் திட்டம், இந்தக் கொள்கை, எவ்வளவு நேர்த்தியானது, எவ்வளவு வரவேற்கத்தக்கது, அரசியல் சட்டத்தின் பிரிவைப் பயன்படுத்தி எந்த அளவுக்கு இது பயன்தரும் என்று அழகாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இருந்தாலும் நம் முடைய அரசு, என்ன காரணத்தாலோ பாடுபட்டு இந்தத் திருத்தங்களை வெளியிடுவதன் மூலம் தன்னுடைய ஆசைகளை நிறைவேற்றிக் கொண்டிருக்கிறது என்று தெரிந்தது. இதற்கு என்ன காரணம் என்று என்னால் சொல்ல முடியாது. இந்தச் சட்டத் திருத்தம் வரவேற்கத்தக்கதல்ல. மூலச் சட்டத்தில் என்ன சொல்லப்பட்டிருக்கிறதென்றால், ஐந்தாண்டுகளுக்குள் தமிழ் நாடு முழுவதும் இருக்கிற பஸ் ரூட்டுகள் படிப்படியாக நாட்டுடமையாக்கப்பட வேண்டுமென்று ஷரத்து இருக்கிறது. ஆனால் இன்றைக்கு அரசு என்ன செய்கிறது? காலக்கெடு என்பதே இல்லாமல் இருக்கிறது. காலக்கெடு என்பது சந்தர்ப்பத்திற்கும் சூழ்நிலைக்கும் ஏற்ப உருவாகியிருப்பதாக நான் நினைக்கிறேன்.

இன்னொரு முக்கியமான பிரச்சினையை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நல்லசிவன் அவர்கள் சொன்னதுபோல, குறைந்தபட்சம் இன்று முதல், அரசாங்கம் தனியார்களுக்கு பஸ் ரூட் பர்மிட் தராமல் இருக்க முடியுமா? அப்படியொரு உத்தரவாதத்தை இங்கே அளிக்க முடியுமா? ஏனென்றால் பிரைவேட் பஸ் ரூட்டுக்குத் தடை என்று இதில் எந்த இடத்திலும் காணவில்லை. எனவே ஒரு பக்கம் பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்படும் என்று சொல்கிறார்கள். இன்னொரு பக்கம் தனியார்களுக்கு பர்மிட்

1984 மார்ச் 8] திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

அளித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். தமிழில் ஒரு பழமொழி உண்டு. “பாலுக் கும் காவல், பூனைக்கும் தோழன்” என்று சொல்வார்கள். அப்படி தேசிய மயத்துக்கும் அரசு ஆதரவு அளிக்கிறது. அதே நேரத்தில் தனியாருக்கும் உரிமையளித்துக் கொண்டிருக்கிறது என்பதைத்தான் நான் இங்கே பார்க்கிறேன். எனவே புதிய பஸ் ரூட்டுகள் கொடுக்க முடியாது என்று சொல்லப் படவில்லை. அது மட்டுமல்ல, 1973 ஆம் ஆண்டில் இந்தச் சட்டம் போடப் பட்டு, அது உயர்நீதி மன்றம் போய் அடிபட்டு, பிறகு உச்ச நீதிமன்றத்திற்குப் போய், 10 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு ஒரு நல்ல சட்டத்தை, அரசியல் சட்டத்தின் 39-வது பிரிவின்படி நிறைவேற்றப்பட்ட ஒரு முற்போக்குச் சட்டத்தைக் கொண்டுவர நீதிமன்றத்தின் மூலம் வாய்ப்பு கொடுக்கப்பட்டும், அந்த வாய்ப்பை உதறித் தள்ளிவிட்டு, நாங்கள் தனியாருக்குத்தான் கொடுப்போம் என்று சொல்லியிருப்பதாகக் கருதுகிறேன். ஆகவே இந்தச் சட்ட முன் வடிவு ஒரு பிற்போக்கான சட்ட முன்வடிவு. இந்தச் சட்ட முன்வடிவு மூலச் சட்டத்தைச் சிதைக்கிற திட்டமாக அமைந்திருக்கிறது.

இன்னொரு கருத்தையும் சொல்ல முடியும். இந்தத் திருத்தத்தில் 20 ஆம் பிரிவில்—(1) (3) உட்பிரிவில்—(பி) தொகுதியில் சொல்லியிருக்கிறார்கள். “ஆனால், இந்த உட்பிரிவின் கீழ், கழகத்தின் அல்லது நிறுவனத்தின் அல்லது அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை கீழ்க் காணும் விதத்திற்கு மேற்படக்கூடாது; பணியில் மிகக் கடைசியாகச் சேர்ந்தவர்கள் நீக்கப்படுவர் :—

வண்டி ஒன்றுக்கு பணியாளர் விகிதம்.

- | | |
|--|-------|
| 1. ஓட்டுநர்கள் | 2.50 |
| 2. நடத்துநர்கள் | 2.50 |
| 3. தொழில் நுட்பப் பணியாளர்களும், மேற்பார்வை யாளர்களும் | 1.50 |
| 4. ஏனையோர் | 1.00” |

என்று இருக்கிறது. மூலச்சட்டத்தில் வண்டியொன்றுக்கு பணியாளர்கள் வீதம் 2.75 (ஓட்டுநர்கள்) என்று இருந்தது. ஆனால்

382 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா] [1984 மார்ச் 8]

MR. DEPUTY CHAIRMAN : During the first reading of the Bill, it is advisable that the hon. Member talks about the general provisions of the Bill. During the second reading, the hon. Member, if he chooses to speak, can go into the clauses in detail. That is the general rule followed.

திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : செகண்ட் ரீடிங்குக்கே தேவையிருக்காது என்று நினைக்கிறேன்.

Mr. DEPUTY CHAIRMAN : Even otherwise, the hon. Member can talk about the generality of the provisions of the Bill. I do not prevent the hon. Member from talking about the clause Generally, during the first reading, the generality of the provisions of the Bill is discussed and the discussion does not proceed clause by clause at that stage.

திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : இப்போது என்ன செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்றால், ஒரு பஸ்க்கு ஓட்டுநர்கள் விதம் 2.50 என்று இருந்தம்கூட, அது குறைவுதான் என்ற அளவில் வைத்துப் பார்த்தால், ஒரு பஸ்க்கு 2 ஆள் வீதம் அடிபட்டு விடுகிறான். குறைந்து போகிறான் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 10-50)

எனவே 5,000 தனியார் பஸ்கள் இருக்கின்றன என்றால் 10,000 பேர்கள் போச்சு. எனவே இதில் யாருக்கு லாபம் என்றால் தனிப்பட்ட முதலாளிகளுக்கு லாபம். அவர்களுக்குத்தான் இலாபம் உண்டாக்குவதாக நான் கருதுகிறேன். ஆகவே நான் ஏற்கெனவே குறிப்பிட்டதைப்போல் இந்தச் சட்ட முன்வடிவு முற்போக்கான சட்டமல்ல. இருக்கிற நிலைமைகளை யெல்லாம் மாற்றியிருக்கிறார்கள். ஒரு குடும்பத்திற்கு 5 பஸ்கள் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்றுகூட நிர்ணயம் செய்யவில்லை. ஒவ்வொரு குடும்பத்திலும் உள்ள ஒவ்வொரு நபரும் 5 பஸ்களை வைத்துக் கொள்ளலாம் என்றால், 5 நபர்களைக் கொண்ட ஒரு குடும்பத்தில் 25 பஸ்களை வைத்துக் கொள்ளலாம் என்ற நிலைமைதான் இருக்கிறது. தமிழகத்தில் ஏற்கெனவே நில உச்ச வரம்புச் சட்டம் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். மொத்த நிலத்தின் மதிப்பு சுமார் 2 லட்சம் இருக்கலாம். அல்லது அதிகமாகப் போனால், 5 லட்சம் ரூபாய்க்கு மேல் இருக்காது. இன்றைக்கு நகர்ப்புற நில உச்ச வரம்புச் சட்டம் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். அதன் அடிப்படையில் யார்த்கால்கூட,

1984 மார்ச் 8] [திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

இன்றைய மார்க்கெட் நிலவரப்படி, ஏறத்தாழ சுமார் 5 லட்சம் ரூபாய் மதிப்பு இருக்கலாம். ஆனால் ஒரு தனிப்பட்ட நபர் 5 பல்களை வைத்துக் கொள்ள லாம் என்றால்—ஒரு பஸ் விலை சுமார் 2 லட்சம் என்று வைத்துக் கொண்டால், சுமார் 10 லட்சம் ரூபாய் மதிப்புள்ள சொத்துக்களை வைத்துக்கொள்ள வழி செய்துவிட்டு இதுதான் தேசியமயமாக்கும் கொள்கை என்று சொன்னால், அதை எப்படி எங்களாலே ஏற்றுக்கொள்ள முடியும் என்றுதான் கேட்க விரும்புகிறேன். எனவே இந்தச் சட்ட முன்வடிவை என்னால் ஏற்றுக்கொள்ள முடியவில்லை என்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

என்ன சொன்னால் என்ன ஆகப் போகிறது? உங்களிடம் மெஜாரிட்டி இருக்கிறது. அதனால்தான் ஆங்கிலத்தில் அதை 'புரூட் மெஜாரிட்டி' என்று சொன்னார்கள். "நாட் ஹியூமன் மெஜாரிட்டி". மிகுத பலம் இருக்கிற காரணத்தால் இந்தச் சட்ட முன்வடிவை இங்கே நிறைவேற்றிவிட முடியும் என்று எண்ணினாலும்கூட, என்னுடைய கடமை இதையெல்லாம் சொல்லியாக வேண்டும். எனவே அந்த உணர்வோடு என்னுடைய கருத்துக்களை ஏற்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் திருத்தங்களைக் கைவிட வேண்டும் என்று கூறி முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ப. மாணிக்கம் : மாண்புமிகு மேல்வைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தச் சட்ட முன்வடிவு ஏற்கெனவே சட்டமன்றப் பேரவையில் நிறைவேற்றப்பட்ட நிலையில் இங்கே வந்திருக்கிறது. பஸ் தேசிய உடமையாக்கும் கொள்கை, உச்ச நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்புக்குப் பிறகு, திருத்தத்தோடு இங்கே வந்திருக்கிறது. தேசிய உடமையாக்கும் கொள்கை நம்முடைய நாட்டில் பஸ் வேறு விதமாகத் திருத்தப்பட்டு வருகிறது. பேருந்துகளை உற்பத்தி செய்யக் கூடிய தொழில்களை தேசியமயமாக்குகிற அதிகாரம் நம்முடைய மாநில அரசுக்கு இல்லை. அது மத்திய அரசிடம்தான் இருக்கிறது. அந்தக் கொள்கையில் மாநில அரசு உறுதியான ஒரு நிலையை மேற்கொண்டு, மத்திய அரசு இந்தப் பேருந்துகளை உற்பத்தி செய்யும் நிலையங்களையும் கட்டுப்படுத்தக்கூடிய முறையில் தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று வற்புறுத்தி, இப்படிப்பட்ட சட்டத் திருத்தம் கொண்டு வந்திருந்தால், ஆதரித்திருக்க முடியும்.

அப்படிப்பட்ட கொள்கையை நம்முடைய அரசு மேற்கொள்ளவில்லை. அதற்கு மாறாக 'யுடிஸேஷன்' என்று சொல்லப்படுகிற, பேருந்துகளைப் பயன்படுத்துதல் என்கிற கட்டத்திற்கு வருகிற இடத்தில் மட்டும் தான் இதைச்

384 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[திரு. ப. மானிக்கம்]

[1984 மார்ச் 8]

செய்ய விரும்புகிறது. நடைமுறையில் இது ஒரு ரூட் நேஷனலைசேஷன் மட்டும்தான். பேருந்துத் தடயங்களை தேசியமயமாக்கும் போக்குதானே தவிர வேறு அல்ல. தேசியமயமாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் மக்களுக்கு நல்ல முறையில் சேவை செய்ய முடியும். ஆனால் இதில் பிரதான அம்சம் என்ன வென்றால், இப்படி தேசியமயமாக்கப்படாத நிலை வரும்போது, பல நேரங்களில் இதை விதிவிலக்கு என்கிறோம். விதிவிலக்கு என்பது பல்வேறு வடிவங்களில் வருகின்றது. எந்த நோக்கத்திற்காக விதிவிலக்கு வந்ததோ அதுவே தகர்க்கப்படுகிற அளவுக்குப் பல நேரங்களில் செயல்கள் அமைந்து விடுகின்றன. ஒரு குடும்பத்திற்கு 5 பஸ்கள் என்றால்கூட யோசிக்கலாம். ஆனால் எனக்கு முன்னாலே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சாதிக் பாட்சா அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப்போல், நிலச் சீர்திருத்தச் சட்டம் வந்த போது என்ன நடந்தது என்பது நமக்குத் தெரியும். அதைப்போல் இப்போது ஒரு நபருக்கு 5 பஸ்கள் என்று வைத்தால், அது எதில் போய் முடியும் என்று எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். நான் அரசின் மீது குற்றம் சொல்லுவதற்காக இதைச் சொல்லவில்லை. நடப்பிலே இந்த நாட்டின் நிலைமை அப்படித்தான் இருக்கிறது. இப்போது திருத்தம், விதிவிலக்கு என்ற அடிப்படையில் வந்த போதிலும், நடைமுறையிலே தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை தளர்த்தக் கூடிய சட்ட முன்வடிவாக இருப்பதால், ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திற்குள்ளாவது வழித்தடங்கள் முழுவதையும் தேசியமயமாக்கக்கூடிய போக்கிலே அரசு செல்ல வேண்டுமென்று வலியுறுத்தி இந்தச் சட்ட முன்வடிவு காலத்திற்குப் பொருத்தமற்றது என்று கூறி, என்னுடைய எதிர்ப்பைத் தெரிவித்து, அமைகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பயனுடைய சில கருத்துக்களை இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். அது மட்டுமல்லாமல், அரசாங்கத்திற்கு இருக்கின்ற சில பிரச்சினைகளை நாட்டு மக்களுக்கு எடுத்துச் சொல்லுவதற்கான வாய்ப்பை எனக்கு உருவாக்கிக் கொடுத்ததற்காக அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இப்படிப்பட்ட ஒரு முடிவை அரசாங்கம் எடுக்க வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் என்னவென்பதை பொதுவாக அவர்கள் நிச்சயமாகப் புரிந்திருக்கிறார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன். புரிந்திருந்தும் இந்தக் கருத்துக்களை அவர்கள் சொல்லுகிறார்கள் என்றால், அப்படி எதிர்க் கட்சியினர் சுட்டிக்காட்டினால்தான், மற்ற பணிகள் வேகமாக நடக்கும் என்ற எண்ணத்திலே அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்பதை

1984 மார்ச் 8]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். என்ன நிர்ப்பந்தத்திலே இப்படி ஒரு நடவடிக்கையை அரசாங்கம் எடுக்க வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டது என்பதை நான் இங்கே விளக்கியாக வேண்டும். ஏறத்தாழ ஐந்தாயிரம் பேருந்துகள் தனியாருக்குச் சொந்தமாக இருக்கின்றன. எட்டாயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட பேருந்துகள் அரசுக்குச் சொந்தமாக இருக்கின்றன. மாண்புமிகு உறுப்பினர் சரிசமமாக இருக்கிறது என்று சொன்னது தவறான கருத்து. இந்த ஐந்தாயிரம் பேருந்துகளையும் தற்போது அரசு எடுக்க வேண்டுமென்றால், கோடிக்கணக்கான ரூபாய்களை நட்ட ஈடாகக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற நிர்ப்பந்தம் அரசாங்கத்திற்கு ஏற்படுகிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் வெளியே பேசுகின்றபோது, “இன்னும் இந்தத் திட்டங்கள் நிறைவேற்றப்படவில்லை. இதற்கு பணம் ஒதுக்கப்படவில்லை, இங்கேயெல்லாம் மக்கள் எவ்வளவு அவதிப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள், அங்கே வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும்” என்றெல்லாம் கேட்கிறார்கள். தன்னிறைவுத் திட்டத்திலே 200 கோடி ரூபாய்க்கு மேலே செலவழித்த பின்பும், “இங்கே இன்னின்ன வசதிகள் குறைவாக இருக்கின்றன, இன்னும் பணம் அதிகமாக ஒதுக்க வேண்டும்” என்ற வேண்டுகோளை சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும், பொதுமக்களும் வைப்பதை நாம் கண்கூடாகக் கண்டுகொண்டிருக்கிறோம். பேருந்துகள் வேண்டும் என்ற கோரிக்கைகள் ஆயிரக்கணக்கில் இருக்கின்றன என்பதை நிச்சயமாக இங்கேயுள்ளவர்கள் மறுக்க முடியாது. இப்படி பேருந்துகளை விட்டிருந்தால், அந்தக் கோரிக்கை வருமா என்று கேட்கலாம். ஆனால் நான் ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த அரசாங்கம் 1977-ல் பொறுப்பேற்றபோது எங்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட்ட பஸ்களின் எண்ணிக்கை நாலாயிரத்திற்கும் கொஞ்சம் அதிகம். ஆனால் இன்றைக்கு 8,300-க்கும் மேலே உயர்த்தியிருக்கிறோம். எத்தனையோ ஆண்டுகளாக பல்வேறு கட்சிகள் ஆட்சி நடத்தி நாலாயிரம் பஸ்களைத்தான் விட்டார்கள். ஆனால் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பேற்ற பிறகு, இந்த நான்கு, ஐந்தாண்டுக்குள் புதிதாக நான்காயிரம் பஸ்களை கூடுதலாக விட்டிருக்கிறார்கள். அப்படி விட்டிருந்தும் கூட, இன்னும் பொதுவாக கோரிக்கை பல்வேறு இடங்களிலிருந்து வருகிறது என்பதை நினைவுபடுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எனவே, அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் பேருந்துகளை புதிதாகக் கேட்கும் இடங்களுக்குக் கொடுத்தாக வேண்டுமென்ற கட்டாய நிர்ப்பந்தம் ஏற்படுவதால், இந்த நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் நிச்சயமாக ஏற்றுக் கொள்வார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

386 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1984 மார்ச் 8]

இன்றைக்கு ஐந்தாயிரம் பேருந்துகளை அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமாக்குவது என்பது பெரிய பிரச்சினையல்ல என்றாலும், ஐந்தாயிரம் பேருந்துகளுக்கு கோடிக்கணக்கான பணத்தைச் செலவழித்து, வேறு பெயர்களில் உள்ள இந்தப் பேருந்துகளின் பெயர்களை நான் ஏற்கெனவே சொன்னதைப்போல, சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று மாற்றலாமே தவிர, அதன் மூலம் தமிழகத்திலுள்ள ஒரு நபருக்குக்கூட பயன் இருக்க முடியாது என்பதை திட்டவட்டமாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன். தேசியமயமாக்குவதற்கு ஆதரவு இருப்பதால், அதை விடாமல் இருக்கிறார்கள் என்று பாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நல்லசிவன் அவர்கள் சொன்னார்கள். அப்படி இல்லையென்று நான் சொல்லவில்லை. ஆனால் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்பதை விட தங்கள் பகுதிக்கு பஸ் வேண்டும் என்பதிலேதான் பொதுமக்கள் அதிகமான அக்கறையும், ஆர்வமும் காட்டி கேட்கிறார்கள். எனவே, இப்படிப்பட்ட வேண்டுகோளை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்ற அடிப்படையிலே அதை முதலாவதாக எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று ஏற்பாடு செய்து நாங்கள் இதைச் செய்திருக்கிறோம்.

(முற்பகல் 11-00)

எனவே இந்த 5 ஆயிரம் பேருந்துகளை எடுப்பதற்குச் செலவுழிப்பதைத் தற்காலிகமாக நிறுத்தி வைத்து அதிலே எவ்வளவு நஷ்ட ஈடு கொடுக்க வேண்டி இருக்கிறதோ அந்தத் தொகையைக் கொண்டு, பொது மக்களுக்காக புதிதாக அரசாங்கப் பேருந்துகளை வாங்கி இயக்குவோமானால், நிச்சயமாக எத்தனையோ ஆயிரக்கணக்கான கிராமங்களுக்கு வாய்ப்பு வசதிகளை உருவாக்க முடியும் என்ற அடிப்படையிலே நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டிய நிர்வாகப் பந்தம் அரசாங்கத்திற்கு ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை இப்போது எல்லோரும் நிச்சயமாக ஏற்றுக்கொள்வார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன். அது மட்டுமல்ல. நேற்றுக்கூட சட்டமன்றப் பேரவையிலே ஒரு உதாரணத்திற்குச் சொன்னேன். இன்றைக்கு சென்னை மாநகரத்தில் 5 நிமிடத்திற்கு, 2 நிமிடத்திற்கு ஒரு பேருந்து வருகிறது. வேறு இடத்திற்குப் போய்ப் பார்த்தால்—கோவைக்கோ, திருச்சிக்கோ போய்ப் பார்த்தால், 15 நிமிடம் அல்லது அரை மணி நேரத்திற்கு ஒரு பேருந்து வருகிறது. அதை விட்டு இன்னொரு நகரத்திற்குப் போய்ப் பார்த்தால், ஒரு மணி நேரம் அல்லது இரண்டு மணி நேரம் ஆகிறது ஒரு பேருந்து வருவதற்கு. பாகுபாடு என்றெல்லாம் பேசுகிறோம். அந்தப் பாகுபாடு எல்லாம் இருக்கக்கூடாது என்று சொல்கிறோம். சென்னை மாநகரத்திலே வாழ்கின்ற மக்களுக்கும், கிராமங்களிலே இருக்கின்ற

தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் 387
 பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு
 (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

1984 மார்ச் 8]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

மக்களுக்கும் எவ்வளவு வித்தியாசம் இருக்கிறது என்பதை நாம் எண்ணிப் பார்க்கின்றபோது, எங்களுடைய எண்ணம் எங்கே போகிறது என்று சொன்னால், சென்னை மாநகரத்தில் இருக்கின்ற வாய்ப்பு வசதிகளைப்போல கிராமங்களிலுள்ள மக்கள் வாய்ப்பு வசதிகளைப் பெற வேண்டும். அந்த வாய்ப்பு வசதிகளை உருவாக்கிக் கொடுத்த பின்பு எங்களுடைய உணர்வில் நியாயம் இருக்கிறது என்பதை உறுப்பினர்கள் நம்புவார்கள் என்று கருதுகிறேன். இன்னொன்றைக்கூட நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். இன்று இந்தப் பேருந்துகளை எடுப்பதற்குப் பதிலாக கிராப்புறத்திலே இருக்கின்ற அத்தனை மக்களுக்கும் பேருந்து வசதியை ஏற்படுத்திவிட்டு அதற்குப் பின்பு இதைப் படிப்படியாக எடுத்துக்கொள்கிற முயற்சியை நாங்கள் எடுக்கிறோம் என்று சொன்னால், நாங்கள் தேசியமயக் கொள்கையையே சைனிட்டு விட்டோம் என்று சொல்கிறபோது, அதை எங்களால் ஏற்றுக்கொள்ள முடியவில்லை. நீங்கள் ஒவ்வொரு பிரச்சினையையும் தனித் தனியாகப் பார்க்கிறீர்கள். தேசியமயப் பிரச்சினை வந்தால் தனியாகப் பார்க்கிறீர்கள். இரண்டு கோடி ரூபாய்தானே ஆகும், 5 கோடி ரூபாய்தானே ஆகும், ஆயிரம் கோடி ரூபாய்தானே ஆகுமென்று கணக்குப் போட்டுவிட்டுப் போய் விடலாம். தன்னிறைவுத் திட்டத்தைப் பார்க்கிறபோது, இரண்டு கோடி ரூபாயை ஒதுக்கியதற்கு இன்னொரு நூறு கோடி ரூபாய் ஒதுக்கினால், நன்றாக இருக்குமென்று சொல்லலாம். அதே போல ஒவ்வொரு திட்டத்துக்கும், தனித் தனியாகப் பார்க்கிறபோது, 50 கோடி, 100 கோடி ரூபாய் என்று கணக்கு தொடரும். இத்தனை திட்டங்களையும் ஒன்றாகச் சேர்த்து எத்தனை ஆயிரம் கோடி ரூபாய் வருமென்று கணக்குப் பார்க்கிறபோது, நம்மால் அதற்குப் பணத்தை ஒதுக்க முடியாத சூழ்நிலை ஏற்படுகிறது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தெரிந்து வைத்திருக்கிறார்கள் என்பதை நான் நம்புகிறேன். அந்த வகையிலே இப்படிப்பட்ட ஒரு தற்காலிகமான முடிவை நாங்கள் எடுக்க வேண்டிய நிர்ப்பந்தத்துக்கு ஆளாக்கப்பட்டிருக்கிறோம் எனில் தேசியமயக் கொள்கையை நிரந்தரமாகக் கைவிட்டு விட்டோம் என்று சொன்னால், அது மிக மிகத் தவறான கருத்து என்பதை நான் இங்கே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். இதில் இன்னொன்றையும் சொன்னார்கள் “நாங்கள் முதலிலே எவ்வளவு பேர் எடுப்பதற்காக இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டு வந்தோம்; இன்றைக்கு அதைக் குறைத்திருக்கிறீர்களே; ஒரு பேருந்துக்கு 2 நபர்கள் விதம் குறைத்திருக்கிறீர்கள்” என்று சொன்னார்கள்.

388 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1984 மார்ச் 8]

பட்டாபிராமன் கமிட்டி என்ற ஒரு கமிட்டி இதிலே ஒரு பெரிய ஆய்வு செய்து அந்த ஆய்வின் மூலமாக 7 நபருக்கு ஒரு பேருந்து இருந்தால் போதுமென்ற ஒரு முடிவைச் சொல்லி, அதற்குப் பின்பு பல்வேறு விவாதத்துக்குப் பின்பு, அது ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது. அந்த அடிப்படையிலே தான் இன்று நாங்கள் தொடர்ந்து செய்கிறோமேயொழிய, புதிதாக நாங்களாக எதையும் மாற்றிவிடவில்லை என்பதை இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். அனைத்துப் போன்ற இன்னொரு பெரிய பிரச்சினையைச் சொன்னார்கள். “ஏற்கெனவே நீலகிரி மாவட்டத்திலே பஸ்களை தேசியமயமாக்கி விட்டார்கள், சென்னையிலேயும், கன்னியாகுமரியிலேயும் ஏற்கெனவே தேசியமயமாக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்போது பார்த்தால் அங்கேயும் தனியார் துறையில் பேருந்துகளை ஏற்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுப்பது போலத் தெரிகிறது. உட்படியிலே நீங்கள் அவ்வாறு ஒதுக்கி விட்டார்கள், அங்கே லாபம் வருகிறது என்ற காரணத்தால்” என்று இங்கே திரு. நல்லசிவன் அவர்கள் சொன்னார்கள். நான் நேற்றைய தினமே அதற்கான பதிலை சட்டமன்றப் பேரவையிலே சொல்லியிருக்கிறேன். இங்கேயும் அந்தப் பதிலைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். கன்னியாகுமரியும், சென்னையும் சேப்டர் 4-ஏ என்ற பிரிவின் கீழ் அறிவிக்கப்பட்டிருக்கின்ற காரணத்தால், தனியார் துறை அங்கே அப்ளிகேஷனை போட முடியாது. எனவே இதனை அங்கு கொண்டுவர வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்படவில்லை; கொண்டுவர வேண்டிய அவசியமும் இல்லை . . .

திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : சட்டப்படி 4-ஏ போடக் கூடாது.

Preference can be given to a state undertaking. On a comparative study preference will be given to Public undertaking.

அதனால்தான் சட்டம் வந்திருக்கிறது. பிரைவேட் அண்டர்டேக்கிங்கும் அப்ளிகேஷன் போடலாம்; பப்ளிக் அண்டர்டேக்கிங்கும் போடலாம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சி உறுப்பினர் சொல்வது குறித்து சேப்டர் 4-ல் அந்த மாதிரி இருக்கிறது. 4-ஏ என்று வைத்திருப்பதால், அவர்கள் மட்டும் தான் அப்ளிகேஷன் போட முடியும். மற்றவர்கள யாரும் கொடுக்க முடியாது. அதிலே இந்த இரண்டு மாவட்டங்களும் வந்து விட்ட காரணத்தால், பிரச்சினை அங்கு எழவில்லை என்பதையும், உறுப்பினர் அவர்கள் நினைப்பதைப் போல், பயப்படுவதைப் போல், அங்கே ஒரு பெரிய பிரச்சினை உருவாகி விடாது என்பதற்கு நான் இங்கே உத்தரவாதம் தரு

தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் 389
 பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு
 (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

1984 மார்ச் 8]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

கிறேன். அதுமட்டுமல்லாமல், இன்னொரு பிரச்சினையை இங்கே சொன்னார்கள். “நீங்கள் புதிதாக பேருந்துகளுக்கு உரிமம் தருகிறீர்களே. இது என்ன நியாயம்?” என்ற கருத்தைச் சொன்னார்கள். இதிலே, எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் பேசுகிறபோது ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். “இதில் ஏதாவது உள்நோக்கம் இருக்கிறதா? என்ன காரணத்தால் இப்படிச் செய்கிறார்கள் என்பது எனக்குத் தெரியவில்லை” என்ற கருத்தையெல்லாம் இங்கே சொன்னார்கள். எங்களுக்கு அப்படிப்பட்ட ஒரு உள்நோக்கமும் இல்லை. எங்களுடைய நிலைமைதான் அரசுக்கு இருக்கின்ற நிர்ப்பந்தம் தான் எங்களை அப்படித் தள்ளுவது என்பதை நான் இங்கே சொல்லியாக வேண்டும். நான் திருப்பி ஒரு கேள்வியைக் கேட்க வேண்டியிருக்கிறது. கேட்கக்கூடாது என்றுதான் நான் நினைத்தேன். கேட்கவேண்டிய நிர்ப்பந்தத்தை இங்கே விவாதம் ஏற்படுத்தி விடுகிறது. அதனால் சொல்கிறேன். 1977-லே அத்தனை பேருந்துகளையும் தமிழகத்திலே தேசிய மயமாக்க வேண்டும் என்று சட்டத்தைக் கொண்டு வருகின்றார்கள். அதற்கு முன்பிருந்தே இந்தக் கொள்கைகளை அன்றைய திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு மனதிலே வைத்துக்கொண்டிருக்கிறது. தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்ற கொள்கையை வைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்திலே ஏறக்குறைய 2,500 பேர்களுக்கு புதிதாக பேருந்து உரிமங்கள் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன. என்னுடைய கேள்வியெல்லாம், அன்றைக்கே அந்த ஆட்சி அதை நிறுத்தியிருக்க முடியும், நிறுத்தியிருக்க வேண்டும். ஆனால் அன்றைக்கு அப்படி நிறுத்தவில்லை என்பதற்கு ஏதோ உள்நோக்கம் இருந்திருக்கிறது என்று சொன்னால் அது தவறாகும்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : உறுப்பினர் ஒரு மசோதா மீது பேசுகின்றபோது அல்லது ஒரு விவாதத்தில் பேசுகின்றபோது, அரசாங்கத் தரப்பிலே ஏதோ உள்நோக்கம் இருந்தது அல்லது உறுப்பினர் ஏதோ உள்நோக்கத்தோடு ஆதரிக்கின்றார் அல்லது எதிர்க்கின்றார் என்று சொல்வது மரபல்ல. நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நல்லசிவன் அவர்கள் ஒரு தடவை சொன்னார்கள். நான் அப்போதே சொல்லலாம் என்று நினைத்தேன். ஆகவே உள்நோக்கம் என்ற கருத்து சொல்வது சரியான வாதமாகாது. அம்மாதிரி சொல்வது பாரம்பரியம் ஆகாது. ஆகவே அந்தப் பிரச்சினையை விட்டு, அடுத்த பிரச்சினைக்குப் போவது நல்லது என்று நான் நினைக்கிறேன்.

390 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[1984 மார்ச் 8]

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அந்த உள்நோக்கம் என்ற வார்த்தையை நான் விட்டு விடுகிறேன். மொத்தமாக ஒரு நோக்கம் என்றே வைத்துக் கொள்வோம்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : என்ன காரணம் என்று வேண்டுமானால் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லலாம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : என்ன காரணம் என்று எனக்குப் புரியவில்லை. 1977-லே இந்தச் சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டது. அதற்கு முன்பிருந்தே, இதைப் பற்றிச் சிந்தித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். 2,500 பேருந்து உரிமங்கள் அப்போது வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன. திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்திலே அப்போது கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : நான் ரெக்கார்டுகளைப் பார்க்காமல் ஒன்றும் சொல்ல முடியாது. சட்டம் 1973-ல் கொண்டு வரப்பட்டது. டிசம்பர் 1977-லே வழங்கியதாகச் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். 1973-லே சட்டம் அந்தச் சட்டத்தை 'கொஸ்டியன்' பண்ணித்தான் ஹைக்கோர்ட்டுக்குப் போனார்கள். சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்குப் போயிருக்கின்றார்கள். 1977-லே, கொடுத்ததாகச் சொல்கின்றார்கள். அதுதான் எப்படி என்று எனக்குத் தெரியவில்லை.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 1973-லே இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கின்றார்கள். நேஷனலைசேஷன் செய்யவேண்டும், தனியார் துறைக்கு வரக்கூடாது என்ற நோக்கம் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசுக்கு அப்போது இருந்திருக்கின்றது. அப்படி இருந்தாலும் கூட, 2,500 பேருக்கு தனியார் துறையில் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் சொல்லலாம். “அப்போது சட்டம் அப்படித்தான் இருந்தது. எனவே நாங்கள் கொடுக்கவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டது” என்று சொல்லலாம். ஆனால் 1984 வரை சட்டம் தனியாருக்குக் கொடுக்கலாம் என்று இருந்தம்கூட, நாங்கள் 123 பெர்மிட்டுகளுக்கு மேல் கொடுக்கவில்லை. ஆனால் 123க்கு மட்டும் எப்படி கொடுத்திருக்கின்றார்கள் என்றுகூட அவர்கள் கேட்கலாம். உயர்நீதி மன்றத்திலேயிருந்து அதனைச் செய்தாக வேண்டும் என்று உத்தரவு போடப்பட்ட காரணத்தினால், வேறு வழியில்லாமல் நாம் அதைச் செய்திருக்கிறோம். அன்றைக்கு மட்டும் 2,500 பெர்மிட்டுகள் கொடுக்கப்படாமல் இருந்திருக்குமானால், இன்றைக்குத் தனி

தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் 391
பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு
(சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

1984 மார்ச் 8]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

யார் துறையில் 25 சதவிகிதத்திற்கு மேலே இருக்க முடியாது கட்டாயமாக. எங்குமிடத்திலே அந்தப் பொறுப்பை ஒப்படைக்கின்றபோது, 1977 ஆம் ஆண்டு 51.75 சதவிகிதம் அரசுத் துறையிலே இருந்தது. மீதம் இருந்தது தனியார் துறையிலே. அதையும் 1980ல் 57.11 சதவிகிதமாக நாங்கள் உயர்த்தி யிருக்கிறோம். 1984ல் 61 ஆக இந்த அரசுத் துறையிலே அதிகப்படுத்தியிருக் கிறோம் என்று சொன்னால், உண்மையிலேயே யாருடைய காலத்திலே 'நேஷன லைசேஷன்' நடந்திருக்கிறது என்பதைப் புரிந்துகொள்ள முடியும். இந்த நேஷனலைசேஷனுக்கு உதவி செய்வதாக இருந்தால், திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு 2,500 பெர்மிட்டுகளை அன்றைக்கு கொடுக்காதிருந்தார்களானால், இன்றைக்குத் தனியார் துறைக்கு 2,500 பெர்மிட்டுகள் குறைந்திருக்கும். அரசுக்கு 2,500 கூடுதலாக வந்திருக்கும். மொத்தத்திலே 25 சதவிகிதத்திற்கு மேலே அவர்கள் நிச்சயமாக வைத்திருக்க முடியாது. எனவே நேஷனலை சேஷன் என்பது மிகச் சலபமாக இருந்திருக்கும். இப்போது கூட என்ன தோன்றுகிறது? இப்படி அவர்களுக்கெல்லாம் இதைக் கொடுத்து மீண்டும் ரோட்டிலே அவர்களைக் கொண்டுபோய் நிறுத்துவதைவிட, ஏற்கெனவே சொல்லியிருந்தால், வேறு தொழிலை அவர்கள் பார்த்துப் போயிருப்பார்கள். அதோ பஸ் முதலாளிகள்

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர் களே, ஏற்கெனவே அவர்கள் கொடுத்ததனாலேயே அவர்கள் இன்றைக்கு நடு ரோடிலே நிற்பதாக இவர்கள் சொல்கின்றார்கள். இப்போது இவர்கள் கொடுக்கின்றார்கள். அவர்களுக்கு மேற்கொண்டு உரிமம் அளிக்கின்ற நிலை யில் இவர்களும் இருக்கின்றார்கள். இன்னும் 4 ஆண்டுகள் கழித்து, இவர் கள் கொடுத்ததனால், பஸ் முதலாளிகள் நடுத்தெருவில் நிற்க மாட்டார்களா? அன்றைக்கு அந்த நிலை அவர்களுக்கு வராதா என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நல்ல சிவன் அவர்கள் ஒரு இரண்டு நிமிடம் பொறுத்திருந்தால், அவர்களுக்கு அதற்குப் பதில் கிடைத்திருக்கும். அவசரப்பட்டு விட்டார்கள். அது அவர் கள் என்னைக் கேட்டு நான் சொன்னதாகவே இருக்கட்டும். அவர்கள் என்ன காரணத்திற்காக அப்போது கொடுத்தார்கள்? 2,500 பெர்மிட்டுகள் கொடுத்த போது, என்ன காரணத்திற்காகக் கொடுத்தார்கள்? அதற்கு நானே நியாயம் சொல்ல வேண்டியதாக இருக்கிறது. அன்றைக்கு அரசாங்கம் மூலமாக 2,500 பஸ்ஸை வாங்கி பொதுமக்களுக்காக விடக்கூடிய சக்தி இல்லாத சூழ்நிலை

392 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1984 மார்ச் 8]

யிலே தனியாருக்குக் கொடுக்க வேண்டிய திர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டிருக்கலாம். அந்த திர்ப்பந்தம் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசுக்கு மட்டும் தான் வருமா? இன்றைக்கு இருக்கின்ற அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசுக்கு அந்த திர்ப்பந்தம் வராதா? பொதுமக்களிடம், தேர்தல் நிலைமைகளுக்காக எதிர்பார்க்கவில்லையா? எங்கவிடத்திலே தேவையான பணம் இருக்கிறதா? தேவை என்று இருந்தால் மட்டும் தான் பயன்படுத்துவோம் என்பதற்காக அதை வைத்திருக்கிறோம். மற்ற காரணங்களுக்காக பயன்படுத்துவோம் என்பதல்ல.

(முற்பகல் 11-10)

அப்படிப் பயன்படுத்துவோம் என்று சொல்லியிருந்தால், தனியார் துறைக்குக் கொடுக்க வேண்டும் என்று நாங்கள் ஆர்வம் காட்டியிருந்தால், 1981-இலிருந்து இன்றைக்கு வரை 123 பெர்மிட்டுகளுக்கு மேலே கொடுத்திருக்க முடியும். ஆனால் கொடுக்கவில்லை. அதுவும்கூட நிதிமன்றத்தின் உத்தரவின் பேரில் தான் கொடுத்திருக்கிறோம் என்று ஏற்கெனவே நான் சொன்னேன். சட்டம் இடமளித்திருந்தும் கூட, வாய்ப்பு வசதி இருந்தும் கூட, நாங்களாக நிறுத்தி வைத்திருக்கிறோம் என்று சொன்னால், இந்தக் கொள்கையில் நாங்கள் அசைக்க முடியாத நம்பிக்கை வைத்துக் காரியங்கள் செய்து கொண்டிருக்கிறோமா இல்லையா என்பதற்கு இதுவொரு உதாரணம். ஆகவே இப்படி இருக்கின்ற சூழ்நிலையைப் பயன்படுத்தித்தான் அந்தக் காரியங்களை நாங்கள் செய்ய வேண்டிய திர்ப்பந்தம் ஏற்படுகிறது.

மேற்கு வங்கத்தைப்பற்றிப் பேசுவோம் என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். நான் அதைப்பற்றிப் பேசத் தயாராக இல்லை. காரணம் உறுப்பினர் அவர்கள் அந்தக் கொள்கையைப்பற்றித்தான் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் நியாயமாக என்ன சொல்லியிருக்க வேண்டும்? “இன்றைக்கு மேற்கு வங்கத்தில் தேசியமயம் செய்ய முடியாது. பல்வேறு பிரச்சினைகளை அங்கே எதிர்நோக்க வேண்டியிருக்கிறது. எனவே அவைகளுக்கு முதலிடம் கொடுத்து விட்டு, அதன் பிறகுதான் செய்வோம்” என்ற கருத்தை உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்லிவிட்ட காரணத்தால் நாங்கள் கேட்கக்கூடாது என்று சொல்கிறார்கள், நான் ஒப்புக்கொள்கிறேன். “நீங்கள் வந்தவுடன் ஏன் செய்யவில்லை” என்ற கேள்வியைக் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார். ஆனால் அந்தக் கருத்து நியாயம் என்று நாங்கள் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறோம். அதேபோல் இங்குள்ள

1984 மார்ச் 8]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

நிலைமைகளின் காரணமாகத்தான் இப்படிச் செய்யவேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்படுகிறதே தவிர, வேறு எந்த நோக்கமும் அல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்றைச் சொன்னார்கள். தனியார் துறை ஆதிக்கம் வந்துவிடும் என்று சொன்னார்கள். ஏற்கெனவே சொன்னேன். தனியார் துறையினர் நம்மவரிடக் குறைவாகத்தான் இருக்கிறார்கள். நிச்சயமாக எந்தச் சூழ்நிலையிலும் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இருக்கிற பேருந்துகளின் மீது ஆதிக்கம் செலுத்துகிற அளவிற்கு, அதனுடைய வாய்ப்பு வசதிகளை உயர்த்துகிற அளவிற்கு இந்த அரசாங்கம் விட்டுவிடாது என்பதை மட்டும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். “நிரந்தரமாகவே தனியார்களுக்கு நீங்கள் விட்டு விடுவீர்களா?” என்று கேட்டார்கள். நிச்சயமாக இந்த அரசாங்கம் தேவையான அளவிற்குப் பொதுமக்களுக்குப் பேருந்துகளைக் கொடுத்த பின்பு, இதற்குப் பணத்தை ஒதுக்கி, அதை எடுப்பதற்கான ஏற்பாட்டை எதிர்காலத்திலே செய்யும் என்று நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். ஒரு கால அளவை நிர்ணயித்து நீங்கள் கொடுக்க வேண்டும்.

“உங்களுக்கு அதிக அதிகாரம் வேண்டும் என்றெல்லாம் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறீர்கள், இது கிடைக்காது என்று முடிவு செய்து விட்டீர்களா? கிடைக்கும் என்ற நம்பிக்கை இல்லையா?” என்ற ஒரு கேள்வியை வைத்தார்கள். அது கிடைக்குமானால், அடுத்த நாளே கூட சட்டமன்றத்திலே இதைப்பற்றி ஒரு திருத்தத்தைக் கொண்டுவந்து எடுப்பதற்கான வாய்ப்பு நிச்சயமாக இருக்கிறது. எனவே அதுவரை இப்படித்தான் வைத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்ற நிர்ப்பந்தத்திலே இந்த அரசாங்கம் இருக்கிறது. ஆகவே இந்த உண்மை நிலையினைப் புரிந்து இந்தத் திருத்தத்திற்கு ஆதரவு கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டு, விடைபெறுகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர்: அவை முன் உள்ள பிரச்சினை—

“சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984) ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்”

394 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[மேலவைத் துணைத் தலைவர்]

[1984 மார்ச் 8]

தீர்மானம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

சட்ட முன்வடிவு, பிரிவுவாரியாக, ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டது.

பொது.

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே,

“இத்திருத்தச் சட்டத்தில் எங்கெல்லாம் “நீலகிரி மாவட்டம்” என்ற வார்த்தைகள் வருகிறதோ, அதோடு “கன்னியாகுமரி மாவட்டம், சென்னை நகரம்” என்ற வார்த்தைகளையும் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டும்.

இந்தச் சட்ட முன்வடிவில் எங்கெல்லாம் “குறிப்பிடப்படும் நாளன்று” என்ற வார்த்தைகள் சேர்க்கப்பட்டிருக்கிறதோ, அங்கெல்லாம் அதை நீக்கி விட்டு “31 அக்டோபர் 1983” என்று சேர்த்துக் கொள்ளவேண்டும்” என்று முன்மொழிகிறேன்.

திரு. ப. மாணிக்கம் : மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கொடுத்துள்ள திருத்தத்தை வழிமொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : உறுப்பினர் அவர்கள் இந்தத் திருத்தத்தின்மீது பேசுவதானால் பேசலாம்.

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே நான் திருத்தத்தின்மீது பேசிவிட்டேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : உறுப்பினர் அவர்கள் திருத்தத்தைத் திரும்பப் பெறுகிறார்களா அல்லது வலியுறுத்துகிறார்களா?

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் எனது திருத்தத்தை வலியுறுத்துகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : அவை முன் உள்ள பிரச்சினை—

“இத்திருத்தச் சட்டத்தில் எங்கெல்லாம் “நீலகிரி மாவட்டம்” என்ற வார்த்தைகள் வருகிறதோ, அதோடு “கன்னியாகுமரி மாவட்டம், சென்னை நகரம்” என்ற வார்த்தைகளையும் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டும்.

தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் 395
 பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு
 (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

1984 மார்ச் 8]

இந்தச் சட்ட முன்வடிவில் எங்கெல்லாம் “குறிப்பிடப்படும் நாளன்று” என்ற வார்த்தைகள் சேர்க்கப்பட்டிருக்கிறதோ, அங்கெல்லாம் அதை நீக்கி விட்டு “31 அக்டோபர் 1983” என்று சேர்த்துக் கொள்ளவேண்டும்”

திருத்தம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, தோல்வியுற்றது.

பிரிவுகள் 2, 3 ஆகியவை, அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டன.

பிரிவு 4.

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, பிரிவு 4-ல் உட்பிரிவு (ஏ)-க்குப் பதிலாக கீழ்க்கண்டதை சேர்த்துக் கொள்ள வேண்டும் :

“ (ஏ) பயணிப் பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்தும் பணி நீலகிரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும். கன்னியாகுமரி மாவட்டம், சென்னை நகரம், தவிர பிற மாவட்டங்களைப் பொறுத்தமட்டில், பயணிப் பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்தும் பணி அதிகமான தொலைவில் ஓடுகின்ற வழித் தடத்திலிருந்து தொடங்கும். இறுதியாக குறைந்த தொலைவில் ஓடுகின்ற வழித் தடத்தில் முடியும். இது 1983 அக்டோபர் மாதம் 31-ஆம் நாளிலிருந்து தொடங்கி பத்து வருட காலத்திற்குள் கையகப்படுத்தப்படும்” என்று முன்மொழிகிறேன்.

திரு. ப. மாணிக்கம் : மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கொடுத்துள்ள திருத்தத்தை நான் வழி மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : உறுப்பினர் அவர்கள் திருத்தத்தை வலியுறுத்துகிறார்களா அல்லது திரும்பப் பெறுகிறார்களா?

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் எனது திருத்தத்தை வலியுறுத்துகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : அவை முன் உள்ள பிரச்சினை—

பிரிவு 4-ல் உட்பிரிவு (ஏ)-க்குப் பதிலாக கீழ்க்கண்டதை சேர்த்துக் கொள்ள வேண்டும் :

396 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[1984 மார்ச் 8]

“(ஏ) பயணிப் பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்தும் பணி நீலகிரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும். கன்னியாகுமரி மாவட்டம், சென்னை நகரம், தவிர பிற மாவட்டங்களைப் பொறுத்தமட்டில், பயணிப் பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்தும் பணி அதிகமான தொலைவில் ஓடுகின்ற வழித் தடத்திலிருந்து தொடங்கும். இறுதியாக குறைந்த தொலைவில் ஓடுகின்ற வழித் தடத்தில் முடியும். இது 1983 அக்டோபர் மாதம் 31-ஆம் நாளிலிருந்து தொடங்கி பத்து வருட காலத்திற்குள் கையகப்படுத்தப்படும்.”

திருத்தம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, தோல்வியுற்றது.

பிரிவு 4, அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

பிரிவுகள் 5 முதல் 8 வரை, அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டன.

பிரிவு 9.

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே,

“பிரிவு 9-ல் உட்பிரிவு (சி) மற்றும் அதன் விளக்கம் ஆகியவை நீக்கப் பெறவேண்டும்”.

என்று முன்மொழிகிறேன்.

திரு. ப. மாணிக்கம் : மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கொடுத்துள்ள திருத்தத்தை நான் வழி மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : உறுப்பினர் அவர்கள் திருத்தத்தை வலியுறுத்துகிறார்களா அல்லது திரும்பப் பெறுகிறார்களா?

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் எனது திருத்தத்தை வலியுறுத்துகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : அவை முன் உள்ள பிரச்சினை—

“பிரிவு 9-ன் உட்பிரிவு (சி) மற்றும் அதன் விளக்கம் ஆகியவை நீக்கம் பெறவேண்டும்”.

தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் 397
பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு
(சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

1984 மார்ச் 8]

திருத்தம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, தோல்வியுற்றது.

பிரிவு 9, அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

பிரிவுகள் 10, 11 ஆகியவை அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டன.

பிரிவு 1, சட்டமியற்றும் முறை, முகப்புரை, நெடுந்தலைப்பு ஆகியவை, அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டன.

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மசோதாவை அரசு வற்புறுத்தி, நிறைவேற்றுவதால், பஸ்களை தேசிய உடமை யாக்குவதற்கு வாய்ப்பு இல்லாததால், இந்த மசோதாவை ஆட்சேபித்து, வெளிநடப்பு செய்கிறேன்.

(மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஆ. நல்லசிவன் அவர்கள் வெளிநடப்புச் செய்தார்.)

திரு. ப. மாணிக்கம் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, நானும் அதே நிலை எடுத்து, வெளிநடப்பு செய்கிறேன்.

(மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ப. மாணிக்கம் அவர்கள் வெளிநடப்புச் செய்தார்.)

திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, நானும் வெளிநடப்பு செய்கிறேன்.

(மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா அவர்கள் வெளிநடப்பு செய்தார்.)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே,

“சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984) நிறைவேற்றப்பட வேண்டும்” என்று முன்மொழிகிறேன்.

398 தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984)

[திரு. ஆ. நல்லசிவன்]

[1984 மார்ச் 8]

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : அவை முன் உள்ள பிரச்சினை—

“சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1984) நிறைவேற்றப்பட வேண்டும்”.

தீர்மானம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

(2) 1984 ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983.)

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவரவர்களே,

“சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, 1984 ஆம் ஆண்டு, சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு @ (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983) ஆய்விற் கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட வேண்டும்” என்று முன்மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : முன்மொழியப்பட்ட தீர்மானம்—

“சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, 1984 ஆம் ஆண்டு, சென்னை மாநகரக் காவல், தமிழ்நாடு மாவட்டக் காவல் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1983) ஆய்விற் கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட வேண்டும்”.

திரு. ஆ. நல்லசிவன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவரவர்களே, இந்தச் சட்டமுன்வடிவை நான் ஆட்சேபிக்கிறேன். எதிர்க்கிறேன் என்ற முறையிலே சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். பல்வேறு அரசியல் கட்சிகள் தங்களுடைய தொண்டர் படைகளுக்குப் பயிற்சி கொடுப்பதை, அவர்கள் டிரில் செய்வதை, ஆயுதம் தாங்கி பயிற்சி செய்கிறார்கள் என்று காரணம் சொல்லி, அதைத் தடை செய்யும் நோக்கத்தோடு இந்தச் சட்ட முன்வடிவு

@ 453-456 ஆம் பக்கங்களில் இணைப்பு IV ஆக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.